

Brandenburg  
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
Abt. Verkehr  
Telefon: 0331 8668243  
Bearbeiter: W. Laboor  
[wilfried.laboor@mil.brandenburg.de](mailto:wilfried.laboor@mil.brandenburg.de)

Berlin  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abt. Verkehr  
Telefon: 030 90251653  
Bearbeiter: J. Caesar  
[juergen.caesar@senstadt.berlin.de](mailto:juergen.caesar@senstadt.berlin.de)

Potsdam, Berlin, den 17.08.2010

**Gemeinsame Stellungnahme / Anmerkungen der Länder Berlin und Brandenburg zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz“, KOM(2010) 212 endg.**

Anlagen: - Bundesratsdrucksachen 603/09 (B), 113/10 (B) und 278/10 (B)  
- Fallstudie zur Eisenbahnverbindung Rostock - Berlin - Triest, Kurzfassung (deutsch und englisch)

**I. Grundsätzliches**

Die Europäische Kommission hat mit der nunmehr vorgelegten Arbeitsunterlage eine Zusammenfassung der Ergebnisse der bisherigen Diskussion zur Neugestaltung der Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze vorgelegt. Sie stellt diese Ergebnisse und einige weiterführende Überlegungen, insbesondere zur Methodik, zur Umsetzung und Finanzierung der Vorstellungen und zur Entwicklung des Rechtsrahmens erneut zu Diskussion. Brandenburg und Berlin begrüßen diese Möglichkeit, in diesem Rahmen erneut Stellung nehmen zu können.

Die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg hat sich am ersten Diskussionsprozess in vielfältiger Form, u. a. auch durch eine gemeinsame Stellungnahme der beiden Länder, aktiv beteiligt. Die wichtigsten insgesamt vertretenen Positionen – Beibehaltung des Gesamtnetzes und Neudefinition eines europäischen Kernnetzes, Orientierung auf die Gestaltung eines integrierten europäischen Verkehrssystems und seine Ausrichtung auf Wettbewerbsfähigkeit, Energieeffizienz und Orientierung an den Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes, Verknüpfung dieses Systems mit den EU-Nachbarländern – sind in der vorgelegten Arbeitsunterlage als Ziele der zukünftigen TEN – V – Politik enthalten. Gleichzeitig wird auf die enge Verzahnung der Politik der transeuropäischen Netze mit den Diskussionen zur Vorbereitung des Weißbuches für die zukünftige Verkehrspolitik insgesamt und zur „Europa 2020“ – Strategie hervorgehoben. Das wird unsererseits ausdrücklich unterstützt.

Die Länder Berlin und Brandenburg sind der Auffassung, dass der Klimaschutz und die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit strategisch so in die europäische Infrastrukturpolitik aller Verkehrsträger integriert werden müssen, dass die Europäische Union ihre Ziele im Hinblick auf die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreichen kann. Sie verweisen dazu auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 18. September 2009 (BR-Drs. 603/09 (B)), in der sich die deutschen Länder für ein ambitioniertes Minderungsziel für die

verkehrsbedingten Klimagasemissionen aussprechen, verbunden mit einer Strategie zur gezielten Steuerung der motorisierten Verkehrsnachfrage.

Die politische Neuausrichtung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ist daher sachgerecht und sollte auf die im Rahmen der EU-Nachhaltigkeitsstrategie im Juni 2006 beschlossenen Ziele des Europäischen Rates (Entkopplung des Wirtschaftswachstums von der Verkehrsnachfrage, Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Steuerung der Verkehrsnachfrage über die Kosten des Verkehrs einschließlich einer Internalisierung externer Kosten, Maßnahmen zur Verringerung der Umweltauswirkungen des wachsenden Flug- und Schiffsverkehrs) ausgerichtet werden.

Die Länder Berlin und Brandenburg befürworten die im Ergebnis des Grünbuchs weiter zu verfolgende strukturelle Option C für die Ausgestaltung der TEN-V, bestehend aus einem umfassenden Netz auf der Grundlage der bestehenden TEN-V-Karten und einem intermodalen „Kernnetz“, das noch festgelegt werden muss und dessen Prioritäten der Schienenverkehr, nachhaltige Wasserwege und Häfen sowie ihre Anbindung an die Logistikknoten sind. Der Ausbau der Infrastruktur mit den richtigen Schwerpunkten kann dazu beitragen, die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt zu verbessern und Umweltbelastungen, Staus und wirtschaftliche Verluste zu reduzieren. Berlin und Brandenburg stellen zustimmend fest, dass bisher umweltfreundliche Verkehrsträger in der Liste der vorrangigen Projekte überproportional berücksichtigt werden und plädieren dafür, dass die Kommission diese Proportionen bei der Realisierung der Projekte auch künftig sicher stellt.

In der ersten Stellungnahme der beiden Länder wurde aber auch darauf hingewiesen, dass einige Vorstellungen der Kommission im weiteren Verlauf der Diskussion näherer Erläuterungen bedürfen. Das betrifft insbesondere die Fragen der mit der gewählten Option Gesamtnetz plus Kernnetz verknüpften konzeptionellen Säule und der verfolgten Angleichung der nationalen Verkehrsplanungen. Hierzu sind in der Arbeitsunterlage keine ausreichenden Aussagen enthalten. Die Rückführung der „konzeptionellen Säule“ auf eine Reihe von Projektkriterien und die Orientierung auf die Verknüpfung von definierten Knoten ist ein Weg, der den Vorstellungen der deutschen Länder weitestgehend entspricht. Ohne die Festlegung von Elementen zur Einschätzung und Bewertung der Entwicklung des „europäischen“ Verkehrsaufkommens wird die strategische Ausrichtung der TEN – V – Politik aber nicht ausreichend tragfähig werden.

Zudem bedarf es nach Ansicht der Länder Berlin und Brandenburg bei der Planung des Kernnetzes bzw. des vorrangigen Netzes durch die Kommission einer detaillierten Betrachtung der zu erwarteten Verkehrsnachfrage, wobei neben der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung des Weltrohölpreises politische Maßnahmen zur Nachfragesteuerung durch Infrastrukturentgelte an Bedeutung zunehmen. Da verkehrspolitische Maßnahmen erheblichen Einfluss auf die nationalstaatlichen Verkehrsprognosen und damit auf die Verkehrsmengen und die Verteilung auf die Verkehrsträger haben, und diese wiederum maßgebliche Eingangsgrößen für den Nutzen von Verkehrsinvestitionen sind, ergibt sich bei der transnationalen Verkehrsinfrastrukturplanung europäischer Harmonisierungsbedarf. Vor diesem Hintergrund sehen Berlin und Brandenburg die Notwendigkeit einer europäischen Koordinierung der Verkehrsnachfrageprognosen für den internationalen Luft - und Seeverkehr sowie

den transeuropäischen Landverkehr. In diesem Kontext wird auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 16. März 2010 (BR-Drs. 113/10 (B), Nr. 57) zur „Europa 2020“-Strategie verwiesen, wonach eine optimierte Abstimmung der europäischen und nationalen Verkehrswegeplanungen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie für zielführend erachtet wird, die klare Schwerpunkte auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken im Netz der TEN-V und auf die intermodalen Knotenpunkte (v. a. zwischen Schiene und See-/Binnenhäfen) setzt.

Berlin und Brandenburg sprechen sich dafür aus, dass die Kommission ihre Anstrengungen intensiviert, um eine bessere Koordination der territorialen Entwicklung (Territoriale Agenda der Europäischen Union und Grundsatz des territorialen Zusammenhalts) und der Verkehrsplanung sicherzustellen, indem durch eine bessere Vernetzung der Regionen Rücksicht auf die regionale Erreichbarkeit genommen wird. Sie plädieren dafür, vorrangigen Vorhaben im Bereich der wichtigsten Schienenachsen zur grenzüberschreitenden Anbindung der neuen Mitgliedstaaten und von Drittstaaten besondere Priorität zukommen zu lassen.

Vor einer Bestätigung der neu ausgerichteten TEN – V – Politik sind diese Fragen mit den Mitgliedstaaten und europäischen Regionen zu erörtern und abzustimmen. Ein europäisches Verkehrsnetz braucht einen europäischen Blick auf seine Gestaltung, braucht europäische Gestaltungsmöglichkeiten. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist aber bei Beachtung des Subsidiaritätsprinzips Angelegenheit der Mitgliedstaaten und Regionen. Hier muss gemeinsam nach Lösungen gesucht werden. Die Position der Kommission ist hier noch nicht ausreichend erkennbar.

Schließlich verweisen Berlin und Brandenburg darauf, dass wesentliche Aussagen der vorgenannten Positionen Eingang fanden in die Stellungnahme des Bundesrates zur Arbeitsunterlage der KOM vom 9. Juli 2010 (BR-Drs. 278/10 (B)).

## **II. Methodik (zu 3.)**

Die Länder Berlin und Brandenburg unterstützen grundsätzlich die in der Arbeitsgrundlage dargestellte Methodik zur Definition des Gesamt- und Kernnetzes. Dabei hat für beide Länder die Definition des Kernnetzes und die Einbindung der Hauptstadtregion in dieses europäische Kernnetz eine besondere Bedeutung, hilft es doch historische, durch die frühere Teilung Europas zerstörte Verbindungen Ostdeutschlands, insbesondere nach Skandinavien und zum Mittelmeer, wieder herzustellen bzw. neu zu schaffen und gleichzeitig die Region mit den Hauptverkehrsnetzen in West- und Osteuropa zu verknüpfen.

Die formulierten Anforderungen an die Infrastrukturen in einem multimodalen Kernnetz werden grundsätzlich mitgetragen. Zusätzlich zu diesen schon genannten Anforderungen sollte der Formulierung und Festlegung europäischer Standards, international verständlicher Regelungen zu Verkehrsführungen und zum Verkehrsmanagement größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Bürger der Europäischen Gemeinschaft sollten den grenzübergreifenden, d. h.

alle EU - Regionen angemessen verbindenden und mehrere Verkehrsträger umfassenden Charakter dieses Verkehrsnetzes erkennen.

Die für die Planung des Kernnetzes vorgeschlagene „Vier – Schritte – Methodik“ wird als sinnvoll und Ziel führend angesehen. Sie muss aber konsequent, unter Berücksichtigung abgestimmter Kriterien ( z. B. Mindesteinwohnerzahl einer Stadt bzw. eines Ballungsraumes; Mindestumfang von abgefertigten Passagieren bzw. Tonnage Fracht auf Häfen bzw. Flughäfen; vorhandenes bzw. potentielles Verkehrsaufkommen), sowie regionaler und geografischer Besonderheiten, umgesetzt werden.

Im Dezember 2009 wurde der Endbericht des durch die Kommission, DG TREN in Auftrag gegebenen Gutachtens „Traffic flow: Scenario, Traffic Forecast and Analysis of Traffic on the TEN-T, Taking into Consideration the External Dimension of the Union“ (Auftragnehmer: ARGE TENCONNECT; Coordinator: Tetraplan A/S, Dänemark) mit Vorschlägen für zentrale Knoten und deren Verknüpfungen vorgelegt. Trotz im Detail vorhandener unterschiedlicher Auffassungen zu den Darstellungen und Aussagen des Berichtes, speziell zu Fragen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, sind diese Vorschläge verständlich und nachvollziehbar.

Als ein zentraler Knoten für den Personen- und Güterverkehr wird in dem Bericht der Hafen Rostock ermittelt. Dieser Hafen findet aber in den nachfolgenden Darlegungen als einer der 10 wichtigsten Ostseehäfen bisher noch keine entsprechende Berücksichtigung.

Hier gibt es aus der Sicht der Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg die Forderung, die Verbindung von Berlin nach Rostock (und weiter nach Kopenhagen) in das vorgeschlagene Kernnetz aufzunehmen. Diese Position und Entwicklungsrichtung wird seitens der ostdeutschen Länder, insbesondere von den beiden Ländern Berlin und Brandenburg schon über einen längeren Zeitraum verfolgt und hat sich bereits in verschiedenen politischen Vereinbarungen und Deklarationen (z. B. Berliner Erklärung vom 30.11.2007) und europäischen Projekten ( z. B. INTERREG) manifestiert. Die Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg hält hierbei die Verknüpfung der aktuellen prioritären Verkehrskorridore 1 (Berlin - Palermo) und 22 (Dresden - Budapest - Athen) in Berlin und die Weiterführung über Rostock nach Skandinavien für dringend geboten. Diese erfolgt vorwiegend über vorhandene bzw. geplante / im Bau befindliche Schienenstrecken und nahezu parallel laufende hochleistungsfähige Autobahnen. Sie entspricht insgesamt in ihren Ausbaustandards und ihrer integrierten verkehrlichen Ausrichtung den in der Arbeitsunterlage der Kommission formulierten Anforderungen an das Kernnetz. Gleichzeitig werden viele europäische Hauptstädte an der Nahtstelle zwischen den „alten“ und „neuen“ EU - Mitgliedern und zu Drittstaaten miteinander verbunden.

Zudem ermöglicht der Ausbau der Nord - Süd - Achse über die Häfen Rostock, Triest, Koper die Verbindung der Ostseeraumstrategie mit der Mittelmeerunion herzustellen und darüber hinaus aktiv die globalen Verkehrsströme in / aus Richtung Asien (über Suezkanal und transsibirische Eisenbahn) einzubinden. Durch die günstige Lage des Ostsee - Adria - Entwicklungskorridors in Zentraleuropa werden insgesamt erhebliche positive Entwicklungsimpulse für die europäische Kohäsionspolitik erwartet. Als Teil eines räumlich ausgewogenen integrierten europäischen Kernnetzes wäre die Achse daher ein wichtiges Rückgrat des territorialen Zusammenhalts in Umsetzung der Ziele des Vertrages von Lissabon, des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes

(EUREK) und der Territorialen Agenda (TAEU). Gleichzeitig ermöglicht diese Achse effektive Verknüpfungen mit den Ost – West – Trassenführungen. Hierdurch lassen sich insgesamt positive Wirtschaftseffekte erzielen und reine Durchgangsverkehre in den Regionen reduzieren. Zur Untersetzung dieser Position ist dieser Stellungnahme eine im Rahmen des INTERREG-Projektes SoNorA erarbeitete Fallstudie zur Eisenbahnverbindung Rostock – Berlin – Triest beigelegt (deutsche und englische Fassung).

### **III. TEN – V – Umsetzung (zu 4.)**

Bei der Umsetzung prioritärer TEN – Projekte hat sich in den letzten Jahren, die Steuerung der Prozesse durch Europäische Koordinatoren bewährt. Die Koordination zwischen europäischem Vorstellungen und den Anforderungen des Subsidiaritätsprinzips funktioniert hierüber am besten. Die Aufgaben sollten inhaltlich auf eine integrierte Aufgabenstellung über alle Verkehrsträger, auf die Unterstützung der Hauptknoten, die Verbindung mit den Meeresautobahnen und auf die durch diese Vernetzung entstehenden größeren Korridore abgestellt werden.

Damit die TEN - V - Politik größere Effekte erzielen kann, ist es unerlässlich eine noch eindeutiger Zielsetzung als bisher zu verfolgen. Dazu sollte ein konzentrierter Einsatz der EU - Mittel mit möglichst hohen Förderquoten zur Unterstützung der Eisenbahnachsen mit den höchsten Verkehrsaufkommen angestrebt werden. Die Förderung aus TEN - Mitteln sollte sich zukünftig primär auf solche Projekte konzentrieren, die im gemeinsamen Interesse liegen, weil sie zur Bewältigung der europäischen Hauptverkehrsströme von herausragender Bedeutung sind.

gez.  
E. Neumann  
MIL  
Abteilungsleiter Verkehr

gez.  
Dr. F. Kunst  
SenStadt  
Abteilungsleiter Verkehr