

**Stellungnahme  
der Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam –  
Partner der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung eines neuen  
Wirtschaftsraumes in Europa  
(14. September 2010)**

**Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz  
KOM(2010) 212 endg. vom 04.05.2010**

### **1. Hintergrund**

Die TEN-V-Politik der Europäischen Kommission zielt auf die Bereitstellung einer Infrastruktur ab, die den langfristig wachsenden Verkehren in Europa gerecht wird und dazu beiträgt, den wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zu fördern. Trotz der Auswirkungen der Finanzmarkt- und Konjunkturkrise ist langfristig von einem anhaltenden Wirtschafts- und Verkehrswachstum in Europa auszugehen. Ein anforderungsgerechter und zeitgemäßer Ausbau der bestehenden Infrastruktur ist daher zwingend erforderlich.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die IHK Potsdam den im Frühjahr 2009 durch die EU-Kommission eingeleiteten Konsultationsprozess zur Überprüfung der TEN-V-Politik. Die Kommission hat unter Einbeziehung der Anmerkungen von über 300 Organisationen, EU-Institutionen und Beratungsgremien zu dem im Februar 2009 vorgelegten Grünbuch nunmehr eine Arbeitsunterlage erarbeitet, die wesentliche Änderungen gegenüber der derzeitigen TEN-V-Politik mit vorsieht:

- Das Gesamtnetz soll beibehalten werden und als Basis für ein Kernnetz dienen. Auf letzterem soll der Fokus der künftigen TEN-V-Politik liegen. Neben den europäischen Hauptstädten sollen bedeutende Wirtschaftsregionen und Verkehrsknotenpunkte in diesem Kernnetz miteinander verbunden werden.
- Die vorrangigen Vorhaben - ggf. mit Anpassungen - sollen in das Kernnetz integriert werden, um höchstmögliche Kontinuität zu wahren.
- Bei der künftigen Ausgestaltung des TEN-V sollen die politischen Ziele der EU (insbesondere das Ziel der Nachhaltigkeit) stärkere Berücksichtigung finden.

Die IHK Potsdam nimmt zu der vorgelegten Arbeitsunterlage nachfolgend Stellung.

### **2. Methodik für die TEN-V-Planung**

*Frage 1: Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?*

Die vorgeschlagene Planungsmethodik stützt sich wesentlich auf bestehende Verkehrsinfrastruktur und wichtige Fernverkehrsströme.

Die vorgeschlagenen vier aufeinanderfolgenden Schritte:

1. Ermittlung zentraler Knotenpunkte als Grundlage
2. deren direkte Verbindung und Bestimmung intermediärer Knotenpunkte
3. Bestimmung technischer Parameter
4. Aufnahme ergänzender Infrastrukturen (z. B. „ITS“ = Verkehrstelematik)

sind transparent und lassen im Ergebnis grundsätzlich einen reibungslosen Verkehrsfluss auf den wichtigsten Verkehrsachsen erwarten.

Die Umsetzung muss konsequent unter Berücksichtigung abgestimmter Kriterien erfolgen.

Für die Auswahl zentraler Knotenpunkte im Schritt 1 werden in dem Methodik-Bericht der Expertengruppe 1 sogenannte „MEGA“-Städte (Metropolitan European Growth Area) aus einem ESPON-Bericht vorgeschlagen. Eine Übernahme aller im ESPON-Bericht 1.1.1 ausgewiesenen MEGAs würde jedoch zu einem Kernnetz führen, dass deutlich zu dicht ist. Außerdem ist die Methodik zur Auswahl der MEGAs fragwürdig. Es wird deshalb dafür plädiert, die funktionalen Stadtregionen (FUA) als Ausgangspunkt zu nehmen und diese ab einer bestimmten Größenklasse (z. B. 1 Million Einwohner) zu berücksichtigen. Anlage 1 zeigt schematisch ein Kernnetz basierend auf dieser Annahme.

Eine große Stärke des Kernnetzes stellt eine mögliche Fokussierung auf die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen, See- und Binnenhäfen dar. Diesen kommt bei der Abwicklung der Personen- und Güterverkehre eine Schlüsselfunktion zu. Sie sind die wichtigsten Verbindungspunkte Europas mit der Welt, deren Bedeutung perspektivisch noch weiter zunehmen wird. Ihre Integration in ein zusammenhängendes Kernnetz erhöht die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur und stellt einen europäischen Mehrwert dar.

### **Integration der prioritären Vorhaben**

Die insgesamt 30 vorrangigen Vorhaben konnten in der Vergangenheit im Vergleich zum Gesamtnetz einen größeren Beitrag zur Umsetzung der Ziele der TEN-V leisten. Begrüßt wird deshalb die Wahrung einer höchstmöglichen Kontinuität durch die Integration derzeitiger vorrangiger Vorhaben. Wichtig ist es hierbei, bestehende Lücken zwischen den Vorhaben zu schließen, um ein leistungsfähiges Kernnetz darzustellen.

Besondere Bedeutung hat für uns der Beitrag des Kernnetzes historische, durch die frühere Teilung Europas zerstörte Verbindungen Ostdeutschlands, insbesondere nach Skandinavien und zum Mittelmeer, wieder herzustellen und gleichzeitig die Region mit den Hauptverkehrsnetzen in West- und Osteuropa zu verknüpfen. Dabei sehen wir die Notwendigkeit

- eine Verknüpfung der vorrangigen TEN-V Vorhaben Nr.1 (Eisenbahnachse Berlin –Palermo), Nr. 11 (Öresund-Landverbindung) und Nr.12 (Eisenbahn-/Straßenachse „Nordisches Dreieck“) sowie
- eine Verknüpfung der vorrangigen TEN-V Vorhaben Nr.22 (Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden) mit Nr.1

durch die Ausweisung der Schienen- und Straßenverbindungen zwischen den Knoten Berlin und Öresundregion über die Häfen Gedser, Trelleborg, Rostock und

Sassnitz sowie durch eine Ausweisung der Schienen- und Straßenverbindung Dresden – Berlin als Bestandteile des Kernnetzes sicherzustellen.

Die Entwicklung dieses Skandinavisch-Adriatischen Korridors beruht auf nachhaltiger Inanspruchnahme durch Wirtschaft und Personen, ist folglich marktgetrieben. Die Verbindung ist ökonomisch und ökologisch effizient (kurz, schnell, kostengünstig, CO2-sparend).

Diese Position wird seitens der ostdeutschen Länder bereits über einen längeren Zeitraum unterstützt 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.

Diese Verbindung erfolgt vorwiegend über vorhandene bzw. geplante und im Bau befindliche Schienenstrecken und nahezu parallel laufende leistungsfähige Autobahnen. Sie entspricht in ihrem Ausbauzustand und in ihrer integrierten verkehrlichen Ausrichtung den in der Arbeitsgrundlage der Kommission formulierten Anforderungen an das Kernnetz. Gleichzeitig werden zahlreiche europäische Hauptstädte, Häfen und komodale Knotenpunkte an der Nahtstelle zwischen den „alten“ und „neuen“ EU-Mitgliedern und zu Drittstaaten miteinander verbunden.

Zudem ermöglicht der Ausbau des Skandinavisch-Adriatischen Korridors über die Häfen Rostock, Sassnitz, Venedig, 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 Skandinavisch-Adriatischen Korridors in Zentraleuropa werden insgesamt erhebliche positive Entwicklungsimpulse für die europäische Kohäsionspolitik erwartet. Als Teil eines räumlich ausgewogenen integrierten europäischen Kernnetzes ist 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.

Kernargumente für den o.g. Korridor:

- verbindet Skandinavien direkt mit den zentraleuropäischen Hauptstädten;
- ist weitestgehend für Ausstattung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ERTMS vorgesehen;
- umfasst ein genehmigtes Projekt der „Motorways of the Sea“ (Sassnitz-Trelleborg);
- erfüllt alle Kriterien für die Planung des Kernnetzes;
- ist kosteneffizient – aufgrund der guten vorhandenen Verkehrsinfrastruktur besteht kaum Bedarf an Neubaumaßnahmen;
- bindet wichtige Seehäfen an, d. h. ist wichtig für den EU-Binnenmarkt und den EU-Außenhandel.

*Frage 2: In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?*

### **Innovative Infrastrukturmaßnahmen**

Bereits bei der Infrastrukturplanung den möglichen Einsatz intelligenter Verkehrssysteme zu prüfen, erscheint plausibel und vermeidet teure Nachrüstungen. Die Kommission sollte sich aktiv in die Bemühungen um herstellerunabhängige Standardisierung und Datensicherheit einbringen.

Auf den Schienenverbindungen des Kernnetzes beispielsweise sollte ERTMS Standard werden.

### **Umweltfreundlichkeit durch technologischen Fortschritt fördern statt Schädigung des Standortes Europa durch Verkehrsverteuerung**

Die Strategie der Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs – wie sie mit der vorgesehenen Anlastung externer Kosten angestrebt wird – beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft. Auf eine weitere, politisch herbeigeführte Verkehrsverteuerung ist zu verzichten, da der vorhandene Kosten- und Wettbewerbsdruck ohnehin zu einer effizienten Nutzung der Infrastruktur durch den Wirtschaftsverkehr führt. Zweifellos muss die Verkehrspolitik ihren Beitrag zu den umwelt- und klimapolitischen Zielen der Kommission leisten. Dies sollte aber primär durch technologische Innovationen erfolgen. Neben dem Bahn- und Binnenschifftransport können Kraftfahrzeuge mit größerer Länge und erhöhtem Gesamtgewicht (von bis zu 44 t) dazu beitragen, Volumengüter wirtschaftlicher und mit geringeren Umweltbelastungen zu transportieren; deren – auf EU-Ebene einheitliche – Einsatzmöglichkeiten sollten durch die Kommission flankiert werden.

*Frage 3: Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?*

Die Kommission schlägt für das Kernnetz vor, dass denjenigen Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen Vorrang eingeräumt wird, die sich aus politischen Zielen der EU ergeben, z. B. aus der „Europa 2020“- Strategie und der Verkehrs-, Energie-, Klimaschutz, Umwelt- und Innovationspolitik. Dieser Ansatz wird kritisch gesehen, da für eine optimale Ausgestaltung des Verkehrsnetzes primär verkehrliche Belange entscheidend sind. Wenn bei der Verkehrsplanung soziale und ökologische Aspekte zu wesentlichen Entscheidungskriterien werden, werden Beeinträchtigungen bei der künftigen Verkehrsabwicklung in Kauf genommen.

### **3. TEN-V-Umsetzung**

*Fragen 4 – 6: Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden können?*

*Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?*

*Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?*

Die vorgesehene **Priorisierung der TEN-V Projekte** ermöglicht es, EU-Gelder auf Projekte zu konzentrieren, die einen europäischen Mehrwert schaffen. Es wird begrüßt, eine Projektrangfolge unter Berücksichtigung der Alternativen sowie Folgenabschätzungen für das gesamte Kernnetz mit einheitlichen Methoden durchzuführen. Das ist eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Folgenabschätzungen für nur einzelne Projekte ohne Blick auf das Ganze.

Das Konsultationspapier lässt dennoch eine widerspruchsfreie Bestimmung der Ziele der transeuropäischen Verkehrspolitik vermissen, wenn es in den Folgenabschätzungen nicht nur verkehrliche und wirtschaftliche Aspekte, sondern auch nichtmonetäre Auswirkungen, wie etwa den sozialen Zusammenhalt, berücksichtigen will. Das birgt die Gefahr für intransparente und willkürliche Planungsentscheidungen. Eine sachgerechte Folgenabschätzung sollte deshalb auf konkret bewertbare Kriterien beschränkt werden, um dem Ziel der „Entwicklung fairer, transparenter und effizienter Kriterien für die Bestimmung zu unterstützender Projekte anhand ihres europäischen Mehrwerts“ (S.11) gerecht zu werden.

Wir stimmen grundsätzlich zu, die Zahl der **Europäischen Koordinatoren** zu erhöhen. Ihre steuernde und koordinierende Funktion zwischen den europäischen Interessen und den Anforderungen des Subsidiaritätsprinzips hat sich bei der Umsetzung prioritärer TEN-Projekte bewährt. Die beabsichtigte Erweiterung ihrer Mandate sollte inhaltlich auf eine integrierte Aufgabenstellung abgestimmt werden, die alle Verkehrsträger, die Unterstützung der Hauptknoten, die Verbindung mit den Meeresautobahnen und die durch diese Vernetzung entstehenden größeren Korridore einschließt.

**Ansprechpartner:** Johannes Ginten, Industrie- und Handelskammer Potsdam, Referent Fachbereich Standortpolitik, Breite Straße 2 a – c, 14467 Potsdam, Tel. 0331 2786-209, Fax 0331 28429-11, E-Mail: [ginten@potsdam.ihk.de](mailto:ginten@potsdam.ihk.de)

Die **Industrie- und Handelskammer (IHK) Potsdam** ist mit etwa 73.000 Mitgliedern die stärkste Vertretung gewerblicher Unternehmen in Westbrandenburg. Mit den Wachstumsbranchen der Automotive, Luftfahrt, Logistik, Medien/IKT, Life Science und Tourismus ist der IHK-Bezirk Potsdam ein bedeutender Wirtschafts- und Industriestandort in Westbrandenburg. 3.000 Mitgliedsbetriebe bilden jährlich insgesamt 13.000 Auszubildende aus.

In der **Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung eines neuen Wirtschaftsraumes in Europa** haben sich Industrie- und Handelskammern, Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften mit dem Ziel zusammengeschlossen, die Interessen der Wirtschaft entlang der dichten Kette aus Metropolregionen von Skandinavien durch die ostdeutschen Bundesländer und Bayern bzw. Prag und Wien bis zur Adria zu identifizieren und zu bündeln. Um das Entwicklungspotenzial dieses Wirtschaftsraumes zu nutzen, engagiert sich die Initiative für eine verbesserte Infrastruktur und fördert Logistikansiedlungen und engere wirtschaftliche Verflechtungen, Kommunikation und Innovation über Ländergrenzen hinweg. Durch die bessere Verknüpfung der Wirtschaftszentren in den prosperierenden Regionen Skandinaviens, Zentraleuropas und der Mittelmeerregion sollen gemeinsame Wachstumspotenziale erschlossen werden, für die in den einzelnen Regionen die kritische Masse fehlt.