



**Stellungnahme
des DGB-Bezirk Berlin-Brandenburg –
Partner der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung eines neuen
Wirtschaftsraumes in Europa
(13. September 2010)**

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

Um den langfristig wachsenden Verkehren in Europa gerecht zu werden und dazu beizutragen, den wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zu fördern, zielt die Verkehrspolitik der Europäischen Kommission mittels TEN-V darauf ab, einen anforderungsgerechten und zeitgemäßen Ausbau der bestehenden Infrastruktur zu initiieren. Mittel- bis langfristig ist nach allen bisherigen Prognosen von einem anhaltenden Wirtschafts- und Verkehrswachstum in Europa auszugehen. Ein entsprechender Ausbau ist daher zwingend erforderlich.

Der DGB-Bezirk Berlin-Brandenburg begrüßt 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 eine Arbeitsunterlage erarbeitet, die wesentliche Änderungen gegenüber der derzeitigen TEN-V-Politik 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.

Der DGB-Bezirk Berlin-Brandenburg nimmt zu der vorgelegten Arbeitsunterlage nachfolgend Stellung.

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 die bestehende Verkehrsinfrastruktur und wichtige Fernverkehrsströme.

Mit den vorgeschlagenen vier aufeinanderfolgenden Schritten wird generelle Transparenz gesichert. Vier 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)

Die Umsetzung dieser Schritte sollte 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 zu einem relativ dichten Kernnetz führen.

Wir plädieren außerdem dafür, funktionale Stadtregionen (FUA) sowie wirtschaftliche Schwerpunktregionen als Ausgangspunkte ebenfalls zu berücksichtigen.

Eine große Stärke des Kernnetzes könnte eine mögliche Fokussierung auf die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen, See- und Binnenhäfen darstellen. 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 dazu, historische, durch die frühere Teilung Europas zerstörte Verbindungen Ostdeutschlands, insbesondere nach Skandinavien und zum Mittelmeer, wieder herzustellen und diese Region auch 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 insbesondere der Schienenverbindungen zwischen den Knoten Berlin und Öresundregion über die Häfen Gedser, Trelleborg, Rostock und Sassnitz sowie durch eine Ausweisung der Verkehrsverbindung Dresden – Berlin als Bestandteile des Kernnetzes sicherzustellen.

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

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.

Die Verbindung sollte vorwiegend über vorhandene bzw. geplante und im Bau befindliche Schienenstrecken (und daneben auch parallel laufende Autobahnen) erfolgen. 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 und 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 Entwicklungseffekte 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?

Die Prüfung des möglichen Einsatzes intelligenter Verkehrssysteme bereits bei der Infrastrukturplanung ist folgerichtig und würde teure Nachrüstungsmaßnahmen vermeiden. Dabei sollte sich die Kommission aktiv in die Bemühungen um herstellerunabhängige Standardisierung und Datensicherheit einbringen.

Auf den Schienenverbindungen nicht nur des Kernnetzes muss ERTMS Standard werden.

Die Strategie der Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs – wie sie mit der vorgesehenen Anlastung externer Kosten angestrebt wird – wird vom DGB eindeutig begrüßt. Angesichts der vorhandenen Beeinträchtigungen des europäischen Klimas und des sich deutlich abzeichnenden Peak Oil ist es notwendig, auch in der Verkehrspolitik entsprechend umzusteuern. Zukünftig muss das Schwergewicht im Verkehr zweifellos auf der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Eisenbahn und Schifffahrt liegen. Aus diesem Grund ist auch der geplante Einsatz von Monstertrucks (Gigalinern) strikt abzulehnen.

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 von uns begrüßt, stellt er jedoch für die Entwicklung der europäischen Regionen und der Gebiete zwischen den Korridoren relevante Probleme ebenfalls in den Mittelpunkt europäischen politischen Handelns. Wenn bei der Verkehrsplanung soziale und ökologische Aspekte auch zu Entscheidungskriterien werden, stellen wir insgesamt eine nachhaltigere Entwicklung für Europa sicher und damit eine auch zukünftig bleibende Attraktivität europäischer Standorte.

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 den bisherigen Folgenabschätzungen für nur einzelne Projekte ohne Blick auf das Ganze.

Das Konsultationspapier folgt den Tendenzen moderner Verkehrspolitik, die diese nicht mehr losgelöst von anderen politischen Handlungsebenen betrachtet und damit auch entwicklungspolitische Ziele definiert, wenn es in den Folgenabschätzungen

nicht nur verkehrliche und wirtschaftliche Aspekte, sondern auch Auswirkungen, wie etwa den sozialen Zusammenhalt, berücksichtigen will.

Wir stimmen dem Vorhaben 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 und dabei auch weitergehende Auswirkungen berücksichtigt.

Der DGB Bezirk Berlin-Brandenburg ist der Dachverband seiner 8 Mitgliedsgewerkschaften in den deutschen Bundesländern Berlin und Brandenburg und fasst insgesamt etwa 380.000 Mitglieder zusammen. Die wirtschaftlichen und sozialen Umbrüche in Ost und West denken wir weiter, um neue Konzepte für Berlin und Brandenburg umzusetzen. Dazu können wir auf die Erfahrungen langjährig aktiver Mitglieder in unseren Mitgliedsgewerkschaften IG Metall, IG BAU, NGG, IG BCE, GEW, GdP, ver.di und TRANSNET zurückgreifen.

Der DGB Bezirk Berlin-Brandenburg ist Partner der **Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung eines neuen Wirtschaftsraumes in Europa**. In dieser Initiative haben sich Industrie- und Handelskammern, Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften mit dem Ziel zusammengeschlossen, die Interessen der Einwohner und 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.