



Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer zu Neubrandenburg –

Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

1. Vorbemerkung

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 wird der im Frühjahr 2009 durch die EU-Kommission eingeleitete Konsultationsprozess zur Überprüfung der TEN-V-Politik begrüßt. 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.
- Bei der künftigen Ausgestaltung des TEN-V sollen die politischen Ziele der EU (insbesondere das Ziel der Nachhaltigkeit) stärkere Berücksichtigung finden.

Fokussierung auf ein Kernnetz

Begrüßt wird die Definition und zukünftige Entwicklung eines Kernnetzes. Größte Stärke eines solchen Kernnetzes ist die leistungsfähige Vernetzung der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen, See- und Binnenhäfen. 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. Die Einbindung dieser wichtigen Verkehrsknotenpunkte in das Kernnetz der TEN-V und die Sicherstellung ihrer Erreichbarkeit sollte daher künftig oberste Priorität genießen.

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 der vorrangigen Vorhaben in das Kernnetz.

Wichtig ist es hierbei, bestehende Lücken zwischen den Vorhaben zu schließen. Dabei sehen wir die Notwendigkeit

- einer Verknüpfung der vorrangigen TEN-V Vorhaben Nr. 1 (Eisenbahnachse Berlin –Palermo), Nr. 11 (Öresund-Landverbindung) und Nr. 12 (Eisenbahn-/Straßenachse „Nordisches Dreieck“) sowie
- einer Verknüpfung der vorrangigen TEN-V Vorhaben Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden) mit dem TEN-V Vorhaben 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 sollen diese als Bestandteile des Kernnetzes sichergestellt werden.

Diese Position wird seitens der ostdeutschen Bundesländer bereits über einen längeren Zeitraum unterstützt und hat sich in verschiedenen politischen Vereinbarungen und Deklarationen (z. B. Berliner Erklärung vom 30.11.2007) und europäischen Projekten (z. B. INTERREG) manifestiert.

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.

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.