

VDEI • Kaiserstraße 61 • 60329 Frankfurt (Main)

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Abt. B2 – TEN-Politik und
technologische Entwicklung
1049 BRÜSSEL
BELGIEN

Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich
Präsident

☎ (03 37 01) 9 01-0
☎ (03 37 01) 9 01-110
fendrich@vdei.de

Besuchen Sie uns:
<http://www.vdei.de>

08. März 2006

Stellungnahme des VDEI zur Anhörung der Verbände zum Thema: Überprüfung der Strategie für nachhaltige Entwicklung – Ein Aktionsprogramm

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. - VDEI - ist der Berufsverband mit rund 6000 Mitgliedern der im System Spurgeführter Verkehr tätigen Ingenieure aus allen Bereichen der Bahnbranche.

Gerne nehmen wir hiermit die Möglichkeit der Stellungnahme zu Ihren Aktivitäten bezüglich des angestrebten Ausbaues des Eisenbahnnetzes wahr.

TEN-Projekte

Der VDEI begrüßt die Vorstellungen der EU über die im Weißbuch ausgewiesene Revitalisierung der Eisenbahnen. In diesem Zusammenhang fordern wir die Realisierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Aus der Sicht des VDEI unterstreicht die Schiefelage in der Entwicklung des modalen Splitts zugunsten des Straßenverkehrs den im Weißbuch genannten Handlungsbedarf zugunsten des spurgeführten Verkehrs. Wir sprechen uns daher dafür aus, die Investitionsbemühungen der EU auf den Verkehrsträger Schiene zu fokussieren und zu konzentrieren.

Der VDEI hat den Eindruck, dass der Drehscheibe Deutschland - Transitland ersten Ranges in der Mitte der EU - in den vorgesehenen 30 prioritären Maßnahmen der Leitlinien nicht die notwendige Bedeutung beigemessen wurde, während nicht hinreichend wirtschaftliche Projekte in Randbereichen der EU mit hohem Aufwand finanziert werden sollen.

Dies betrifft insbesondere den Ost-West-Verkehr bedingt durch den prognostizierten Mehrverkehr durch die Osterweiterung der EU. Nicht weniger allerdings auch die Anbindung der großen deutschen Nord- und Ostseehäfen an die Schienenmagistralen zu den südlichen und östlichen Ländern.

Dabei ist aus unserer Sicht die im Aktionsprogramm genannte Vorhersage für 2020 zu berücksichtigen, die eine Steigerung des Verkehrs zwischen den Jahren 2010 und 2020 prognostiziert.

Die Eisenbahningenieure befürworten den Ausbau der Schieneninfrastruktur, weil der Verkehrsträger Schiene einen erheblich größeren Gütertransportanteil übernehmen muss, wenn die Mobilität auf Deutschlands Straßen und besonders auf den Autobahnen gesichert werden soll. Selbst die Arbeitsgruppe „van Miert“ befürwortet signifikante Verlagerungen auf die Schiene.

Abgesehen von notwendigen weiteren Deutschland querender Schienenverbindungen, bemängelt der VDEI die unzureichende Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in den Beitrittsländern, insbesondere in den Grenzregionen. Es besteht der Eindruck, dass die Regierungen dieser Länder vorrangig in die Straßeninfrastruktur investieren und somit einer weiteren Verlagerung von Gütertransporten auf die Straßen Vorschub leisten.

Nach den Vorstellungen des VDEI muss die EU verstärkt die Umsetzung der vereinheitlichten Infrastrukturstandards vorantreiben, gemeinsame, gerade auch länderübergreifende Planungen initiieren und Projekte von EU-weiter Bedeutung stärker koordinieren. Als Grundvoraussetzung müssen die Projekte bedarfsgerecht finanziert und zeitgerecht nach den Vorgaben realisiert werden.

Wir begrüßen die Absicht der EU, Hauptmagistralen/Korridore für den Güterverkehr quer durch den Kontinent zu favorisieren und besonders Engpässe zu beseitigen. Zum anderen sieht das Weißbuch ein wünschenswertes Eisenbahnnetz ausschließlich für den Güterverkehr vor.

Der VDEI ist der Meinung, dass in die langfristige Weiterentwicklung europaweiter Verkehrsnetze auch Transrapidstrecken für den Personenverkehr im Hochgeschwindigkeitsbereich einbezogen werden müssen. Durch die Planung und Realisierung von Transrapidstrecken zwischen den europäischen Metropolen und Ballungszentren könnte der Bau besonderer Güterverkehrsstrecken durch Verlagerungen auf frei werdende Trassen weitgehend vermieden und die im Weißbuch gewünschte Entlastung des europäischen Luftraums erreicht werden.

Wir fordern, die Gelder für die Forschung und Weiterentwicklung des spurgebundenen Verkehrs zu erhöhen. Das Marko-Polo-Programm der EU muss entscheidend aufgestockt werden.

Finanzierung der Projekte

Die prioritären Projekte erfordern nach Ermittlungen der EU bis zum Jahr 2020 ca. 250 Mrd. EUR. Dies ist eine gewaltige Summe, die aus Mitteln der Union und hinsichtlich der überwiegend desolaten Haushaltslage der Nationalstaaten wohl kaum aufgebracht werden kann.

Aus der Sicht des VDEI muss die Finanzierung der Projekte auf viele Füße gestellt werden.

Wir befürworten eine nutzerabhängige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Paradigmenwechsel) und die umgehende Schaffung von Kostenwahrheit im Verkehr. Es kann nicht hingenommen werden, dass die Steuerzahler mit den externen Kosten des Straßengüterverkehrs belastet werden. Die Einnahmen der nutzerabhängigen Finanzierung müssen verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden.

Für den Flugverkehr muss eine Kerosinsteuer erhoben werden, auch aus Gründen des Wettbewerbs unter den Verkehrsträgern. Die Einnahmen müssen zur Finanzierung der Projekte herangezogen werden.

Das Verkehrsbudget muss entscheidend erhöht werden. Die Mitgliedsstaaten müssen aufgefordert und kontrolliert werden, dass sie ihren Beitrag auch tatsächlich leisten.

Die Eisenbahningenieure sprechen sich für eine Mitfinanzierung der europäischen Verkehrsinfrastruktur auf privatrechtlicher Basis aus. Public Private Partnership ist dringend notwendig.

Für den VDEI ist neben der Planung und dem Bau notwendiger Schienenprojekte die alsbaldige Realisierung der Interoperabilität, im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen, von entscheidender Bedeutung.

In diesem Zusammenhang muss ebenso die gegenseitige Anerkennung und Standardisierung der Schienenfahrzeuge für Inspektionen und Instandhaltung umgehend geregelt werden.

Der VDEI fordert ein „Sonderprogramm Verkehrsprojekte Europäische Einheit“

Zwingend notwendig ist, ein „Sonderprogramm Verkehrsprojekte Europäische Einheit“ mit einheitlichen Rahmenbedingungen aufzulegen. Ob nun ein internationales Abkommen über Durchführung, Koordination und Finanzierung oder ein kohärenter Rahmenvertrag geschlossen wird, ist von nachrangiger Bedeutung. Entscheidend ist, dass für die Gesellschaft und die Wirtschaft eine ressourcenschonende Mobilität in Europa erreicht und gesichert wird. Aus unserer Sicht ist hierzu die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene unerlässlich.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich