

Münchener Mobilitätskultur - „Transeuropäische Verkehrsnetze – Risiko oder Chance?“

Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren:

- Richard Mergner, verkehrspolitischer Sprecher des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
- Florian Ismaier, Geschäftsführer der Initiative „Magistrale für Europa“, Stadt Karlsruhe
- Andreas Beer, Oberregierungsrat, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Abteilung Internationale Verkehrsangelegenheiten

Moderiert wurde die Diskussion von **Sonja Hörster**.

In seinem Eingangsstatement machte Herr Ismaier deutlich, dass mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz die Europäische Union konkret erfahrbar werden würde. Zu den aktuellen Verkehrsprognosen und den sich daraus ergebenden verkehrlichen Anforderungen legte er dar, dass sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr Zunahmen zu erwarten seien, wenn auch bei Letzterem nicht so stark. Es sei jedoch wichtig, auch zu sehen, was in der restlichen Welt geschehe - Stichwort Klimawandel. Daher sei es sinnvoll, auf die Schiene zu setzen, u.a. indem die europäische Infrastruktur gestärkt werde. Durch die TEN-V-Projekte könnten Fahrtzeiten verkürzt werden. Die Verkehrsinfrastruktur solle nicht nur leistungsstark, sondern auch umweltverträglich sein. Dazu sei es auch erforderlich, nationales Territorialdenken aufzugeben.



Herr Mergner zeigte auf, dass die TEN-V-Projekte aus Sicht des BUND auf der EU-Philosophie „Wachstum und Beschäftigung durch freizügigen Personen- und Warenverkehr“ basierten. Fragen nach Klimaschutz, der Verringerung von Umweltbelastungen und dem sinnvollem Umgang mit Ressourcen seien bei der Konzeption der TEN-V nicht gestellt worden. Auch die parallel dazu in der EU verlaufende Diskussion über die Folgekosten des Verkehrs, die so genannten externen Effekte, sei nicht mitberücksichtigt worden.

Wenn man sich einzelne Länder betrachte, besonders die neuen Beitrittsländer, habe man hier Großprojekte aufgesetzt, die eigentlich einen Großteil des nationalen Verkehrsbudgets für einige wenige Achsen aufbrauchen würden, während in Ländern wie Ungarn oder Tschechien ganz andere Verkehrserfordernisse gegeben seien, so Herr Mergner. Er forderte eine Überarbeitung des TEN-V-Konzeptes.

Herr Beer schilderte das Engagement des Landes Bayerns für die TEN-V. Man begrüße die TEN-V, da sie aus Sicht des Ministeriums die beste Idee seien, die Europa im Verkehrsbereich zu bieten habe. Er widersprach Herrn Mergner in seiner Aussage, die Anforderungen in den einzelnen Staaten seien so unterschiedlich, dass die TEN-V in ihrer jetzigen Gestalt keinen Sinn ergäben. Es sei richtig, dass die Anforderungen unterschiedlich seien, auch die Grundvoraussetzungen, aber es gäbe unterschiedliche Mittel und Ebenen, auf denen diese Probleme gelöst werden könnten.

Es sei zielführend, dass die EU sich darauf konzentriere, die wesentlichen Achsen zu einem Netz für ganz Europa weiterzuentwickeln. Dies entbinde allerdings nicht die Mitgliedsstaaten und die Regionen von ihren Pflichten auf kleinerer Ebene. Es sei falsch, wenn die EU bis ins Kleinste hineinregiere.

Das Engagement Bayerns sei hauptsächlich ein politisches, da eine finanzielle Beteiligung aus verfassungsrechtlichen Gründen in der Regel unmöglich und nur in Ausnahmefällen realisierbar sei. Die Zuständigkeit für die Infrastruktur liege beim Bund, d.h. es gehe vor allem darum, Kontakte aufzubauen mit den Koordinatoren und dafür einzutreten beim Bund, dass er Anmeldungen durchführe für bayerische Projekte. Man bemühe sich jedoch, die TEN-V Projekte als Katalysator

für den regionalen Nahverkehr zu nutzen, so Herr Beer.

Auf die Frage, welche konkreten Maßnahmen es etwa im bayerischen Chemiedreieck an der Strecke München-Mühldorf-Freilassing gäbe, wo der Fernverkehr eben genau mit dem Nahverkehr verknüpft sei, erläuterte Herr Beer die Situation wie folgt: momentan sei dies keine Fernverkehrsstrecke, sondern eine der meistbefahrenen Nahverkehrsstrecken. Die Strecke solle ja zur Fernverkehrsstrecke ertüchtigt werden. Bayern begleite die Entwicklung dadurch, dass ein viergleisiger Ausbau zwischen München Ost und Markt Schwaben angestrebt sei, um eigene S-Bahn-Gleise zu erhalten. Bayern habe sogar - obwohl die Zuständigkeit eigentlich nicht gegeben sei - die Planung für diesen viergleisigen Ausbau und benachbarte Maßnahmen in eigener Regie übernommen, weil die Deutsche Bahn, die eigentlich zuständig sei, keine Planungskapazitäten habe.



Das TEN-Projekt käme leider nicht so schnell voran, wie es von Seiten des Ministeriums gewünscht sei. Der Bund habe in seiner Anmeldung leider kein Gesamtkonzept dargestellt hat für den durchgehenden Ausbau. Das habe die europäische Kommission dazu veranlasst, zu sagen, sie vermisse hier die zeitliche Perspektive für den Fernverkehr und stelle deshalb für den Abschnitt München-Mühldorf-Freilassing im Zeitraum 2007-2018 keine TEN-Mittel zur Verfügung. Dies sei durchaus ein Rückschlag, der nicht nur negative Auswirkungen auf den Fernverkehr habe, sondern auch auf die parallelen Planungen im Regionalverkehr.

Herr Mergner hob hervor, dass München-Mühldorf ein Abschnitt der TEN-V sei, dessen Ausbau der Bund Naturschutz auch völlig unabhängig von den TEN seit fast 20 Jahren fordere. Es liege nicht an der EU, dass hier nichts passiert sei, sondern an der irrationalen Verkehrs- und Investitionspolitik in Bayern und auch im übrigen Deutschland, deren Priorität bisher die Frage war: „Wie viel Geld kann ich bestimmten Großbauern zukommen lassen?“.

Er kritisierte, dass sehr viele Gelder in Bayern in die Strecke Nürnberg-Ingolstadt geflossen seien, in eine Neubaustrecke also. Hier müsse neu nachgedacht werden, die Bedingungen seien verändert. Man könne nicht auf einem Planungskonzept aus den 90er Jahren weiterarbeiten. Auch würden mögliche Stellschrauben für eine umweltgerechte Verkehrspolitik wie etwa die Kerosinbesteuerung oder die LKW-Maut noch nicht effektiv genutzt.

Im Bezug auf München-Mühldorf stimmte Herr Beer Herrn Mergner vollkommen zu, dass die betrieblichen Zustände im bayerischen Chemiedreieck unhaltbar seien. Das Aufkommen an Personenverkehr laste die Kapazitäten völlig aus. Hier sei die Schwelle erreicht, wo man mit weichen Maßnahmen nichts mehr tun könne, es müsse nun einfach ausgebaut werden. Zu den im Vergleich mit französischen oder baden-württembergischen Projekten sehr langen Bauzeiten und Vorlaufzeiten in Bayern, z.B. am Abschnitt Augsburg-Olching oder der seit vielen Jahren angekündigten und nicht begonnenen Truderinger Kurve räumte Herr Beer ein, dass es in der Tat hier viel zu langsam vorgehe. Er wies jedoch darauf hin, dass nicht Bayern baue, sondern die Deutsche Bahn mit Geldern des Bundes. Bayern setze sich jedoch dafür ein. Die Bahn sei knapp davor gewesen, den Bau auf der Strecke aus Geldmangel einzustellen. Die Kosten für die Einstellung wären letzten Endes jedoch höher gewesen als die für den Weiterbau. Mit dieser Argumentation habe Bayern es geschafft, sich durchzusetzen, so Herr Beer.

Die Truderinger Kurve sei ein sehr sinnvolles Projekt, das immer unterstützt worden war. Es sei im Gespräch gewesen, es in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, was aber leider nicht geschehen sei. Nun gäbe es Anzeichen dafür, dass die Bahn die Truderinger Spange aus eigenem Antrieb in den nächsten Jahren priorisieren werde mit dem Ziel, Güterverkehr von der Brennerachse und den Hinterlandverkehr für die deutschen Seehäfen abzuwickeln.

Herr Ismaier bestätigte, dass die Zusammenarbeit mit dem Bund sehr schwierig sei. Dieser wolle sich gar nicht der Verantwortung stellen und seine Politik verteidigen.

Diskussion mit dem Publikum

Im Publikum befanden sich Sachverständige u.a. von Pro Bahn, dem Bund Naturschutz, dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr, dem Planungsreferat der Stadt München und der Deutschen Bahn. Es wurden Fragen gestellt zur Strecke München-Lindau, zur Truderinger Spange, zur Strecke München-Mühlendorf und zur geplanten zweiten Röhre für die S-Bahn.

Deutliche Kritik am Bayerischen Verkehrsministerium wurde geäußert in Zusammenhang mit der passiven Haltung bei der Kürzung der Regionalisierungsmittel, zum Börsengang der Bahn und dem mangelnden Engagement des Landes Bayern bei der Strecke nach Mühlendorf.