



MAIN LINE FOR EUROPE

MAGISTRALE POUR L'EUROPE

MAGISTRALE FÜR EUROPA

MAGISTRÁLA PRE EURÓPU

MAGISTRALE EURÓPÁNAK

Stellungnahme der Initiative „Magistrale für Europa“ zur Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015

Die Initiative „Magistrale für Europa“ ist eine Interessengemeinschaft aus Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern entlang der europäischen Bahnverbindung „Paris – Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Mühldorf – Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien – Bratislava/Budapest“. Ziel der Initiative „Magistrale für Europa“ ist der durchgehende Ausbau der West-Ost-Magistrale „Paris – Bratislava/Budapest“ zur Hochleistungstrasse für Personen- und Güterverkehr, die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots sowie die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr entlang der gesamten Achse. Zweck der Initiative ist die Förderung dieser Ziele.

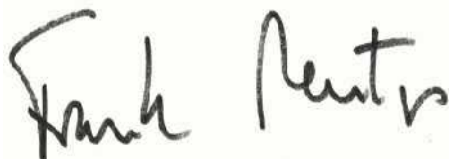
Vorschläge der Initiative „Magistrale für Europa“ zur Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015

In Anlehnung an die Kernpunkte der Grundkonzeption des BVWP 2015 fasst die Initiative „Magistrale für Europa“ ihre wichtigsten Anregungen in **10 Kernpunkten** zusammen:

1. **Der demographische Wandel ist eine wichtige Grundlage verkehrsinfrastruktureller Investitionsentscheidungen:** Die Methodik des BVWP 2015 sollte daher auch dem erhöhten Infrastrukturbedarf weiter wachsender Regionen konsequent Rechnung tragen.
2. **Deutschland ist als Exportnation, als Transit- und als Hochtechnologieland zwingend auf einen reibungslos funktionierenden Personen- und Güterverkehr angewiesen:** Dieser Mobilitätsbedarf ist bei Hochtechnologie-Standorten mit überdurchschnittlicher Exportorientierung besonders ausgeprägt und ist eine wesentliche Triebfeder des Engagements der Städte, Regionen und der ortsansässigen Wirtschaft in der Initiative „Magistrale für Europa“.
3. **Angleichung der Pro-Kopf-Investitionen Deutschlands in die Schiene an das Niveau der Nachbarstaaten:** Derzeit investiert Deutschland pro Kopf deutlich weniger in hochrangige Schieneninfrastruktur als zahlreiche Nachbarstaaten. Angesichts der zentralen Lage Deutschlands in Europa und vor dem Hintergrund der Politik der Transeuropäischen Netze (TEN) sollte der BVWP 2015 eine Schieneninvestitionspolitik auf dem Niveau der europäischen Nachbarstaaten ermöglichen.
4. **Auch Wechselwirkungen mit Infrastrukturprojekten des benachbarten Auslands methodisch berücksichtigen:** Die Investitionen der Mitgliedsstaaten in Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) können ihren vollen volkswirtschaftlichen Nutzen erst dann entfalten, wenn auch die Investitionen in den deutschen Korridorabschnitten hierauf abgestimmt werden. Für den deutschen TEN-Abschnitt Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mühl-dorf-Salzburg sollte die Bewertungsmethodik des BVWP 2015 daher den beträchtlichen Ausbaufortschritten in Frankreich (Paris-Strasbourg) und in Österreich (Salzburg-Wien) Rechnung tragen. Dieser Ansatz sollte auch in die geplanten Korridorbetrachtungen aufgenommen werden.
5. **Koordiniertes methodisches Vorgehen für internationale (Schiene-) Verkehrskorridore der Europäischen Union:** Die Methodik des BVWP (insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeits- und Anbindungsqualitäten zur Analyse des Netzzustands, die BVWP-Verkehrsprognose „Güter- und Personenverkehr“ sowie die Netzinformationen der verschiedenen Verkehrsträger im multimodalen Netz) bedarf einer Abstimmung mit den im Rahmen der Kernnetzkorridore der Transeuropäischen Verkehrsnetze (2014-2020) geplanten „Korridorstudien über den multimodalen Verkehrsmarkt“ der Europäischen Union. Für den Korridor „Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mühldorf-Salzburg“ bietet die Initiative „Magistrale für Europa“ an, die ausgewählten Datengrundlagen auf ihre Richtigkeit zu prüfen und ggf. zu ergänzen.

6. **Stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Streckenausbauten und sich daraus ergebendem Knotenausbaubedarf:** Beim Ausbau der Knoten sind auch Städte, Regionen und die örtliche Wirtschaft unmittelbar gefordert - sowohl bei leistungsfähigen Knoten für den Personenverkehr, als auch bei der Schaffung bedarfsgerechter logistischer Knoten für den Güterverkehr.
7. **Integrierte Verkehrsplanung durch optimale Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehren:** Das Engagement von Städten und Regionen für leistungsfähige Zubringer und Verteiler des Schienenfernverkehrs verbessert die Attraktivität des Gesamtverkehrssystems für die Nutzer und erhöht die Rentabilität der Investitionen in die Fernverkehrs-Schieneninfrastruktur. Die Projektbewertung des BVWP 2015 sollte daher auch die Wechselwirkungen mit der (künftigen) Leistungsfähigkeit der lokalen und regionalen Zubringer- und Verteilernetze berücksichtigen.
8. **Konsequente Verknüpfung von Angebots- und Investitionsplanung bei Schienenprojekten:** Die erforderliche Infrastruktur wird im BVWP 2015 aus langfristigen Angebotskonzepten für den Personen- und Güterverkehr abgeleitet und nach deren Anforderungen dimensioniert. Dies wäre auch ein Beitrag zur Erhöhung der Effizienz der knappen Finanzmittel für Infrastrukturinvestitionen.
9. **Bereits kleine Fahrzeitgewinne können bei Schienenprojekten hohe Reisezeitnutzen im Gesamtnetz generieren:** Bei den geplanten Analysen zu Erreichbarkeiten und Anbindungsqualitäten zur Analyse des Netzzustands sowie bei der Berücksichtigung des Einflusses der Reisezeit als wichtigste Einflussgröße auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis sollte die Methodik des BVWP 2015 positive Netzeffekte durch verbesserte Knotenanschlüsse berücksichtigen.
10. **Ergänzung des Kriteriums „Engpassbeseitigung“ um das Kriterium „Netzrelevante Reisezeiteffekte“:** Bei der Nutzenbewertung von Schienenprojekten ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten unbestritten ein wichtiges Kriterium. Darüber hinaus sollte die Methodik des BVWP 2015 aufgrund der genannten Zusammenhänge zwischen projektbezogenen Fahrzeitgewinnen und hieraus induzierten, netzrelevanten Reisezeit-Effekten durch das Kriterium „Netzrelevante Reisezeiteffekte“ abbilden.

Karlsruhe, den 15. März 2013



Dr. Frank Mentrup MdL
Vorsitzender der Initiative „Magistrale für Europa“
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe