

EU Arbeitsprogramm der SPD Berlin für die nächste Wahlperiode:

Jürgen Murach

Themenfelder: Verkehr/Mobilität, grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Polen, mit den Zielen der SPE: „Förderung des Wohlstands/Schaffung neuer Arbeitsplätze“, „Klimaschutz“, „Senkung der Belastungen der Wohnbevölkerung durch den Verkehr“

Allgemeine Initiativen zur Mobilitätspolitik der SPE in der nächsten Legislaturperiode

1. Abbau der Wettbewerbsverzerrungen der klimafreundlichen Schiene zum Flugverkehr und zur Straße:

Aufgrund der negativen Klimaauswirkungen des wachsenden Luftverkehrs ist ein Abbau umweltschädlicher Subventionen notwendig. Ziel ist eine **einheitliche Energiebesteuerung des Kerosins**. Alternativ/Parallel kann auch die Luftverkehrssteuer angehoben werden

Während Flugtickets mehrwertsteuerfrei sind, müssen deutsche Bahnreisende in die EU den vollen Mehrwertsteuersatz (19%) zahlen: **Einheitliche Besteuerung von Flugtickets. Einheitliche Besteuerung von Bahntickets auf einen ermäßigten Satz.**

Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz wie in der Schweiz. Möglichkeit der Berücksichtigung aller externen Kosten (wie in der Schweiz). Einbeziehung der Fernbusse. Die **Wegekostenrichtlinie der EU** ist entsprechend fortzuschreiben.

2. Sonderprogramm zur Ausstattung von Schienenfahrzeugen mit den Zugsicherungssystemen des Nachbarlandes und Förderung von ETCS:

Der gesamte grenzüberschreitende Bahnverkehr befindet sich in einer schweren Krise. Es häufen sich Investitionsruinen von modernisierten Strecken auf denen kein Zugverkehr stattfindet, weil die Eisenbahnunternehmen sich weigern, auf eigenes Risiko sich diese teuren Fahrzeuge abzuschaffen (Berlin-Breslau, Polen-Litauen, Ljubljana-Triest, Villach-Venedig...): **Sonderprogramm für die Ausstattung von Schienenfahrzeugen mit den Zugsicherungssystemen des Nachbarlandes.**

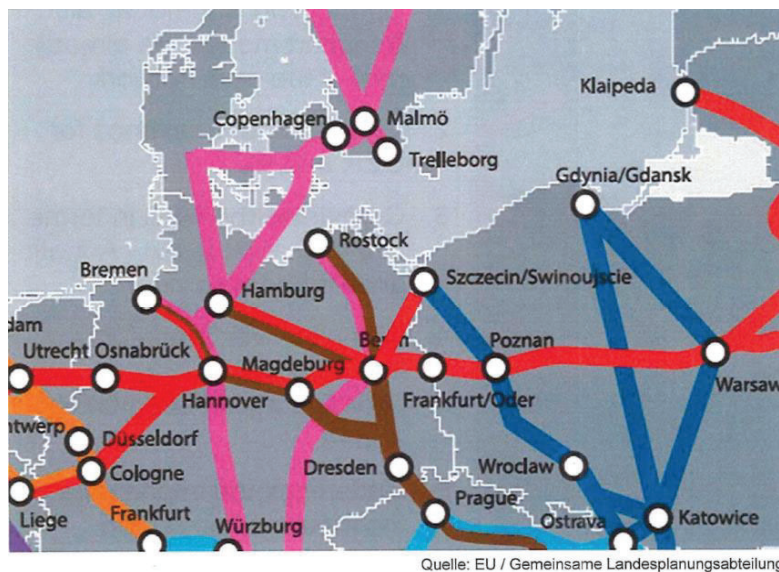
Zuschüsse für den Ausbau von Schienenverbindungen (z.B. CEF) sollten nur gewährt werden, wenn diese Strecken zur nächsten Metropole mit dem europäischen Zugsicherungssystem **ETCS** ausgestattet wird.

3. Abbiegeassistent zum Schutz von Radfahrern

Berlin hatte eine Bundesratsinitiative gestartet und von der Bundesregierung den Hinweis bekommen, dass dies auf EU-Ebene frühestens bis 2025 geregelt wird und einige Minister von EU-Staaten blocken. Dies ist ein Thema für das EU-Parlament

Initiativen für die Interessen der Hauptstadtregion und des Deutsch-Polnischen Grenzraums (Oder-Partnerschaft)

In der nächsten EU-Förderperiode gibt es zusätzlich zu den „klassischen“ Programmen (EFRE, ESF, verwaltet von der Senatswirtschaftsverwaltung) neue Förderprogramme. Berlin kann sich bewerben, da es seit kurzem den privilegierten Status eines „Urban Node“ (Knotenpunkt im Schnittpunkt dreier Transeuropäischer Korridore) hat. Wichtig für Antragstellungen und Bewerbungen ist ein gemeinsames Lobbying der Regierungen der Länder Berlin und Brandenburg mit ihren Europaabgeordneten in Brüssel, und ein intensiver Dialog bei der EU Kommission.



Berlin: „Urban Node“ im Schnittpunkt dreier Transeuropäische Vorrangnetze

EU - Strategie für Berlin

Die SPD Berlin nutzt die günstige Lage von Berlin als Schnittpunkt dreier Transeuropäischer Vorrangnetze!

Die EU verteilt keine Fördergelder nach dem Gießkannenprinzip. Die Kommission hat 2014 ein „Transeuropäisches Verkehrsnetz“ aus neun Vorrangkorridoren entwickelt. Für diese Netze steht in der nächsten Förderperiode ein umfangreiches Förderprogramm mit dem Namen „**Connecting Europe Facilities**“ (**TEN-CEF**) mit einem Finanzvolumen von über 30 Milliarden € bereit. Diese TENs bilden die „Wachstumskeime“ bzw. Entwicklungskorridore, auf die Gelder zur Verbesserung der Infrastruktur (Verkehr, Energie, Logistik, weitere Wirtschaftsförderung, Innovationen) konzentriert werden.

Voraussetzung sind Projektanträge, die auch einen Mehrwert für die EU nachweisen. Ein kontinuierlicher Dialog der EU-Abgeordneten aus Berlin und Brandenburg, der Landesregierungen und ihrer Vertretungen in Brüssel mit der EU-Kommission und den „EU-Korridor-Koordinatoren“ ist der Weg, hier erfolgreich zu sein.

Berlin nimmt an den INTERREG-A-Programmen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit teil

Europa wächst an den Grenzen zusammen. Obwohl Berlin und Großpolen (Posen) im Projekt „Oder-Partnerschaft“ die treibenden Kräfte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind, können beide Regionen die Fördermöglichkeiten von **INTERREG A** nicht nutzen, da sie formal keine Grenze mit Polen haben. **Wir werden uns gemeinsam dafür einsetzen, dass Berlin und Großpolen in die INTERREG A-Fördermöglichkeiten einbezogen werden.**

Die EU akzeptiert nur Projektanträge, die zusammen mit den polnischen Nachbarregionen abgestimmt sind. Die SPD Berlin ist die einzige Partei, die grenzüberschreitend vernetzt ist, u. a. mit den polnischen Sozialdemokraten (SLD) und den polnischen Europaabgeordneten. SPD und SLD haben ein gemeinsames Konzept zur Zusammenarbeit (Vision 2040) entwickelt.

Die SPD Berlin nutzt das INTERREG B-Programm, um gemeinsam mit Polen und dem Baltikum aus der Randlage der EU herauszukommen

4. Höchste Priorität für die EU-Kommission hat der Nordsee-Baltikum-Korridor. Er verläuft von den Nordseehäfen (z. B. Amsterdam) über Berlin, Posen und Warschau bis nach Tallinn und Helsinki. Vom Emsland über Ostdeutschland und Berlin bis ins Baltikum soll hier mit der Modernisierung der Infrastruktur ein neuer Wachstumskorridor entstehen. Es sollen die Rückstände zu den mitteleuropäischen Wachstumsregionen (z. B. der „Banane“ von Rhein-Ruhr über Rhein-Main bis nach Milano) ausgeglichen werden. Die EU kann Berliner Projekte mit inhaltlichem Bezug mit einer Übernahme bis zu 85 % finanzieren.

Für folgende Projekte wird sich die SPD Berlin in Zusammenarbeit mit den SPE-Abgeordneten benachbarter Regionen einsetzen:

1. **Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Berlin - Stettin**

*Mit dem Bund wurde vereinbart, dass bei einem erfolgreichen Projektantrag bei **TEN-CEF**, der Finanzanteil der Länder Berlin + Brandenburg (100 Mio. €) für das Zweite Gleis an die Länder zurückgezahlt wird.*

2. **Weitere Schienenprojekte der Hauptstadtregion zur Beseitigung von Engpässen**

Mit den dann freiwerdenden Mitteln aus Berlin – Stettin und weiteren CEF-Mitteln können ÖPNV-Vorhaben finanziert werden, damit die wachsenden PendlerInnenströme von und nach Berlin stadtverträglich auf der Schiene bewältigt werden können.

- **Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn zur Entlastung der Stadtbahn**

- **Verlängerung der S 21 südlich des Hauptbahnhofs**
- **Wiederaufbau der Stammstrecke der Heidekrautbahn**
- **Drittes Gleis Spandau – Nauen**
- **Weitere Straßenbahnprojekte als Zubringer zum TEN-Netz (z. B. Turmstrasse – Mierendorfplatz.**

3. Deckelung der Stadtautobahn/Eisenbahnring in Wohngebieten

Die SPD Berlin strebt an, diese Maßnahme als Projekt zur Gestaltung des Transeuropäischen Knotenpunktes Berlin („urban norde“) zur Einhaltung der Grenzwerte der EU (Stickoxyde, Lärm). und zur späteren Nutzung für die städtebaulichen Entwicklung bei TEN – CEF anzumelden. Die Senkung der Umweltbelastungen in überlasteten Transeuropäischen Knotenpunkten und Engpässen (innerer Ring, Stadtautobahn) gehört schon heute zu den Förderkriterien des CEF-Programms.

4. Digitalisierung wichtiger Bahnstrecken im Stadtgebiet und auf den Zulaufstrecken

Mit der Einführung des Europäischen Zugleitsystem ETCS (Ersatz der Signale und der Verkabelung durch digitale Steuerung) können ohne zusätzliche Gleise die Kapazitäten um 20 - 30% erhöht werden und gleichzeitig moderne Züge aus Polen ohne Hindernisse nach Berlin fahren. Gemeinsam mit der EU-Kommission kann Druck auf den Bund ausgeübt werden, denn er ist verpflichtet, bis 2030 alle TEN-Korridore damit auszustatten (Programm: TEN-CEF).

5. Initiative zur Aufnahme weiterer Bahnstrecken in das TEN bzw. in das TEN Ergänzungsnetz

Die SPD-geführten Landesregierungen in Berlin und Brandenburg hatten sich mit dem polnischen Europaabgeordneten Prof Liberadzki (SLD, Mitglied im Verkehrsausschuss) erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Bahnstrecke Berlin – Stettin in das Transeuropäische Vorrangnetz aufgenommen wird. 2023 steht eine neue Revision des TEN-Netzes an. Durch eine gemeinsame Initiative aller Bundesländer mit seinen polnischen Nachbarregionen sollten bei der EU-Kommission folgende Strecken aufgenommen werden, damit für die Zeit nach 2028 weitere EU-Förderprogramme genutzt werden können (z.B. TEN CEF):

Aufnahme Berlin – Cottbus – Forst – Żagan – Breslau (– Krakau)

Ziel ist es, langfristig der Ausbau Cottbus – Forst – Breslau als die kürzeste Verbindung nach Breslau zu einer Schnellfahrstrecke (mindestens 200 km/h) auszubauen, damit beide Metropolen in weniger als zwei Stunden zu erreichen sind.

(Angermünde/Stettin) – Ducherow – Karniner Brücke – Swinemünde (Usedom)

Mit dem Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Brücke als „europäisches Projekt“ halbiert sich die Fahrzeit von Berlin mit der Bahn auf zwei Stunden. Dieses Projekt

soll in das „TEN–Ergänzungsnetz“ aufgenommen werden, da die Ostseite von Swinemünde bereits Bestandteil des TEN-Vorrangnetzes ist.

Berlin – Kostrzyn – Gorzów – Krzyż – Danzig/Kaliningrad (Ostbahn)

Nach Aufnahme stehen weitere Mittel zum Ausbau als Entlastungstrecke zur „Rail Baltica“ und zur Anbindung der Sonderwirtschaftszone Kaliningrad sowie zur Unterstützung der Ostbahn-Initiative zur Verfügung. Die „Rail Baltica“ zur Umfahrung des Königsberger Gebietes dient auch den militärischen Sicherheitsinteressen der Baltischen Staaten. Mit einer schnellen Anbindung des Königsberger Gebietes und St. Petersburg sollen auch die russischen Regionen eine Perspektive erhalten, sobald Russland seine derzeitige Politik ändert und die Zusammenarbeit zwischen der EU und Russland sich verbessert.

6. Projekt „Eiserne Seidenstraße“ Pazifikraum/China – Berlin - Westeuropa

*Die EU und die Hauptstadtregion Berlin sind daran interessiert, in Kooperation mit der VR China größere Teile des wachsenden internationalen Transports an Containern klimaneutral auf der Schiene Polen von und zur Pazifikregion zu transportieren. Für die Vernetzung der Logistikzentren entlang der transkontinentalen Strecke wird der **INTERREG B** „Nordsee – Baltikum Korridor“ genutzt, mit dem Ziel, die Hauptstadtregion zu einer internationalen Logistik-Drehscheibe mit entsprechender Wertschöpfung („Schienen – Überseehafen“) und durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu entwickeln.*

7. Verbesserung der Erreichbarkeit im Bahnverkehr Berlin – Amsterdam auf der Schiene

*Mit den SPE–Abgeordneten und den regionalen Regierungen entlang des Nordsee–Baltikum–Korridors westlich von Berlin (Niedersachsen, Emsland, „Euregion“ (Osnabrück/Hengelo), Stadt Amsterdam) wird durch gemeinsames Lobbying ICE-gerechte Ausbau vorangetrieben und die Fahrzeit von 6,5 auf 4 Stunden verkürzt. Die EU finanziert als Bündnispartner der Regionen mit **INTERREG B** zu 80 % alle Aktivitäten der Regionen, einschließlich Studien und Vorplanungen die Qualität des Bahnverkehrs zu verbessern. Durch die Zusammenarbeit aller SPE-Abgeordneten von Amsterdam bis Berlin werden gegenüber dem Bundesverkehrsministerium die Qualitätsstandards des TEN-Vorrangkorridors durchgesetzt.*