

RNN

DG TREN		CODE:	
AV		17676	
ACTION:		ECHEANCE:	
U 5 05 2009			
R	A	B	C
G	H	I	P
DE	ASS	01	
		DGA	DGA
		CD	EFG
			HI
		CP1	CP2
		CP3	AAE

ZRF

Zweckverband
Regio-Nahverkehr
Freiburg

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
TEN-V
1049 Brüssel
Belgien

Unser Zeichen: 78.4.2.4
Durchwahl: 0761/201-4572
Fax: 0761/201-4569
E-mail: antje.hammer@stadt.freiburg.de

Freiburg, Br. 28.04.2009
Bearbeiterin: Antje HAMMER

DIRECTORATE DATE 06 MAI 2009					
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
ACTION: GS					
DEADLINE: 27/05					

Konsultation zum Grünbuch - Überprüfung der TEN-V Politik (2008/2218(INI))

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, an der Konsultation zur Überarbeitung der TEN-Verkehrspolitik teilzunehmen.

Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), ein regionaler Zusammenschluss der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie der Stadt Freiburg mit dem Ziel der Weiterentwicklung des regionalen öffentlichen Verkehrs gemäß Konzept Breisgau S-Bahn 2020, setzt sich gemeinsam mit der Région Alsace und dem Eurodistrict Region Freiburg / Centre et Sud Alsace für eine Reaktivierung der grenzüberschreitenden Schienenstrecke Müllheim-Mulhouse für den regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein. Aktuell ist eine Reaktivierung für den SPNV ab 2011/2012 vorgesehen; die Bauarbeiten für den ersten Ausbauschritt werden in Kürze beginnen.

Parallel hierzu prüfen auf Initiative der Région Alsace, des ZRF sowie des Landes Baden-Württemberg die Bahnunternehmen beider Länder derzeit die Möglichkeit einer Durchbindung von einzelnen TGV-Zugpaaren der LGV Rhin-Rhône von Mulhouse weiter nach Freiburg. Nach den von RFF und SNCF im Jahr 2008 beauftragten Untersuchungen sind für den französischen Streckenabschnitt zusätzliche Investitionen von mindestens 2,5 Mio EUR sowie nochmals 3 Mio EUR bei Realisierung einer weiteren Geschwindigkeitserhöhung erforderlich (Kostenstand 2007). Wir erlauben uns, darauf hinzuweisen, dass die Région Alsace hierzu derzeit vertiefte Planungen beauftragt und dem französischen Staat vorschlagen wird, das Projekt für das TEN-Programm 2009 anzumelden.

Vorsitzender
Oberbürgermeister
Dr. Dieter Salomon

Sitz:
79106 Freiburg im Breisgau
Fehrenbachallee 12

Bankverbindung:
Sparkasse Freiburg - Nördlicher Breisgau
Konto Nr.: 215 0185 BLZ : 680 501 01

Der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Müllheim - Mulhouse ist Teil des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 24 „Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen“ für Personen- wie Güterverkehr, wobei für diesen Streckenabschnitt noch keine TEN-V-Mittel beantragt oder verwendet wurden.

Beitrag des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) zum Grünbuch über die künftige TEN-V-Politik

„Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“
(2008/2281(INI))

1. Sachstand und Probleme

Das TEN-V-Netz als intermodales Verkehrsnetz ist aus unserer Sicht zwingend notwendig, um die erforderlichen europaweiten Strukturen für einen insbesondere zukünftig effizienteren Güter- und Personenverkehr zu schaffen bzw. weiter auszubauen und mit diesem integrierten Ansatz zur umweltfreundlichen Verlagerung von Verkehren beizutragen.

Unbefriedigend ist in erster Linie seit langem und bisher ohne Aussicht auf Besserung die nicht ausreichende Finanzausstattung. Man hat versucht, diesem Problem und der daraus resultierenden verzögerten Umsetzung bereits durch die Konzentration auf vorrangige Vorhaben zu begegnen, wobei dies keine grundsätzliche Verbesserung zur Folge hatte, insbesondere nachdem der Vorschlag der Kommission, den Finanzrahmen für den aktuellen Programmzeitraum anzuheben, nicht erfolgreich war.

Dieser strukturelle Mangel führt dazu, dass Vorhaben, die im nationalen Interesse einzelner Mitgliedstaaten liegen, gute Umsetzungschancen haben, während gerade die als „Flaschenhals“ wirkenden Grenzabschnitte vernachlässigt werden, da diese auf den ersten Blick keine nationale Bedeutung haben, was die Wahrscheinlichkeit einer Finanzierung durch die Mitgliedstaaten reduziert. Damit verliert TEN-V insbesondere seine Netzwirkung, so dass im ungünstigsten Fall im Widerspruch zum europäischen Ansatz unverbundene Teilstreckenabschnitte in Einzelstaaten übrig bleiben.

Daher begrüßen wir ausdrücklich den Ansatz einer grundsätzlichen konzeptionellen Überarbeitung der TEN-V-Politik und verbinden dies mit der Hoffnung, dass sich diese Änderungen bis auf die Ebene der Arbeitsprogramme konkretisiert niederschlagen.

2. Folgerungen für die Weiterentwicklung der TEN-V-Politik

Der Problematik der Grenzabschnitte wurde bei der letzten Überarbeitung der Richtlinien durch eine Erhöhung der Fördersätze begegnet. Unseres Erachtens sind jedoch die Regelungen unverändert zu unpraktikabel (z.B. Bedingungen zur Definition eines Grenzabschnittes, Auflage zur Schaffung neuer grenzüberschreitender Institutionen) und zudem werden die höheren Zuschussätze teilweise durch steigende Anforderungen an Planung und Bau (z.B. bereits abgeschlossene Umweltprüfungen als Voraussetzung für eine Bezuschussung von Studien) aufgezehrt.

Aus unserer Sicht ist hingegen die seit 2005 praktizierte Einsetzung der Europäischen Koordinatoren für vorrangige Vorhaben ein erfolgreicher Ansatz, der auch schon Niederschlag der inhaltlichen Ausgestaltung der entsprechenden TEN-V-Richtlinien gefunden hat. Dieser Ansatz ist daher u.E. beizubehalten bzw. weiter auszubauen, wobei die Auswahlkriterien der Vorhaben explizit zu machen sind.

Als regionale Akteure begrüßen wir die grundsätzliche Möglichkeit, dass nicht mehr nur Mitgliedstaaten als Antragssteller und Projektträger aktiv werden können, halten aber auch hier die Regelungen und Anforderungen für kleinere Akteure für kaum handhabbar bzw. erfüllbar, so dass dies aus unserer Sicht eine eher theoretische Möglichkeit bleibt.

Da es im konkreten Fall für den Streckenabschnitt Müllheim-Mulhouse weder einen TEN-Koordinator gibt noch einen expliziten Ansprechpartner in der Generaldirektion Verkehr und der Grenzabschnitt bisher nicht in den nationalen Fachplänen berücksichtigt ist, ist für uns als regionale Akteure bereits die Informationsbeschaffung über den Stand des konkreten TEN-Vorhaben schwierig. Daher begrüßen wir explizit die im Grünbuch vorgeschlagene verbesserte Information Externer mittels des TENtec-Informationssystems.

Aus unserer Sicht als regionale Akteure, deren Interesse in erster Linie eine Verbesserung der grenzüberschreitenden regionalen Bahnverbindungen für die Bürgerinnen und Bürger mit dem Ziel eines verbesserten territorialen Zusammenhaltes der Grenzregion am Oberrhein ist, kann zudem ein grundlegendes Problem auftreten, wenn sich wie im vorliegenden Fall auf dem Grenzabschnitt der Schienenstrecke Müllheim - Mulhouse regionale und transnationale bzw. europäische Interessen überlagern, d.h. z. B. die regional geplante Reaktivierung für den grenzüberschreitenden SPNV mit dem Ausbau als europäische Haupteisenbahnachse.

Gelingt hier keine Abstimmung der unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse bleibt die Zuordnung zu einem vorrangigen TEN-V-Vorhaben theoretisch und ist aus Sicht der regionalen Akteure eher hinderlich als förderlich z.B. da sich eine Förderung über die INTERREG A und TEN gegenseitig ausschließen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir besonders die im Grünbuch gemachten Ausführungen zur „Korridorkoordinierung“ mit Einbeziehung aller Beteiligten – dort werden explizit lokale und regionale Behörden genannt - um Lösungen zu finden, die „für alle annehmbar sind“ [(2008/2218(INI), S.17)].

2.1 Ergänzende Berücksichtigung der territorialen Kohäsion bei Grenzabschnitten

Wir unterstützen die Zielsetzung, dass das TEN-V in Zukunft stärker den politischen Herausforderungen „Nachhaltige Entwicklung“, „Klimawandel“ sowie „bessere Vernetzung der EU mit ihren Nachbarregionen“ ebenso Rechnung tragen soll wie die Kombi- nierbarkeit der verschiedenen Verkehrsträger auf Schiene, Straße, Wasser sowie in der Luft zu effektivieren. Wir schlagen jedoch in Hinblick auf Grenzabschnitte des TEN- Netzes ergänzend vor, den Aspekt der territorialen Kohäsion auf der regionalen Ebene mit zu berücksichtigen, um zu verdeutlichen, dass es nicht Zielsetzung ist, dass trans- nationale Entwicklungsachsen über Grenzregion hinweggehen ohne diesen auch Vorteile zu bieten.

Grenzregionen erhalten Entwicklungsschübe vor allem durch die unmittelbare Verbindung zur jeweils anderen Nachbarregion, wozu ein Ausbau der regionalen Verbindungen eine wesentliche Voraussetzung ist.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahme von Oberrheinrat und Oberrheinkonferenz zum „Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt“ [SEK(2008)2550] hinzuweisen, in dem am Beispiel der Reaktivierung der Schienenstrecke Müllheim - Mulhouse die Bedeutung von grenzüberschreitender Verkehrsinfrastruktur einerseits für den territorialen Zusammenhalt in unserer Grenzregion und andererseits als Voraussetzung für die Schaffung transeuropäischer Achsen verdeutlicht wird.

Dieser Aspekt ist aus unserer Sicht sehr wichtig, da aufgrund der geringen Anzahl grenzüberschreitender Verkehrsinfrastruktur für den Öffentlichen Verkehr am Oberrhein dieser eine sehr große Bedeutung für den Aufbau nachhaltiger und umweltverträglicher Mobilität zwischen den Nachbarländern und -regionen innerhalb des Oberrheingebietes und darüber hinaus zukommt. Gerade an der Schnittstelle Rheinquerung „hinkt“ die Schieneninfrastruktur der Straßeninfrastruktur noch deutlich hinterher, was sich in der regionalen wie transnationalen Verkehrsmittelnutzung niederschlägt.

Im Idealfall können sich so regionale und EU-Interessen überlagernd gegenseitig befördern, indem sowohl regionale ÖV-Verbindungen wie z.B. eine S-Bahnverbindung Freiburg – Mulhouse als auch transeuropäische Hochgeschwindigkeitsverkehre wie z.B. eine Führung des TGV Rhin-Rhône nach Freiburg ermöglicht werden. Aus unserer Sicht muss daher die Weiterentwicklung der TEN-V-Politik gerade im Bereich solcher Grenzabschnitte Strukturen und Instrumente vorsehen, die einen zielgerichteten Ausbau unter gleichzeitiger Berücksichtigung regionaler, nationaler und transeuropäischer Interessen möglich machen. Es ist zwingend zu vermeiden, dass die Dominanz transeuropäischer Planungen wie des TEN-V in Grenzregionen Maßnahmen zur Förderung der grenzüberschreitenden territorialen Kohäsion behindert, denn nur „entwickelte grenzüberschreitende Gebiete werden [...] von Engpassfaktoren bzw. Flaschenhälsen zu aktiven Promotoren und Partnern der EU“ [Beitrag des Oberrheins zum „Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt – Territoriale Vielfalt als Stärke“, 25.02.2009] bzw. im Hinblick auf TEN-V: nur eine gemeinsame Entwicklung grenzüberschreitender Verkehrsinfrastruktur macht aus Engpässen und Flaschenhälsen nachhaltige Entwicklungsachsen mit europäischem Mehrwert.

3. Optionen für den künftigen TEN-V-Aufbau

Im Hinblick auf den künftigen TEN-V-Aufbau unterstützen wir von den drei vorgeschlagenen Möglichkeiten die Option:

- (3) Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das ein – geographisch festgelegtes – vorrangiges Netz und eine „konzeptionelle Säule“ umfasst, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. [2008/2218(INI), S.18]

Hierbei sind u.E. die zur Festlegung des vorrangigen Netzes verwandten Kriterien explizit zu machen. Dies ermöglicht zudem – wenn erforderlich oder gewünscht - leichter eine kritische Überprüfung und ggf. Anpassung des Kernnetzes im Laufe der Zeit bzw. aufgrund sich ändernder Prioritäten bzw. Zielsetzungen.

Die Idee einer "konzeptionellen Säule" zu einer direkten Verbindung zwischen den verkehrspolitischen Zielen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Infrastrukturpolitik ist aus unserer Sicht verfolgenswert. Allerdings erscheint der Ansatz derzeit noch zu abstrakt für eine Bewertung, so dass er vor einer Weiterverfolgung anhand expliziter Beispiele deutlich konkretisiert werden müsste.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Schade