



*Sekretariat der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn*

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
80525 München

An die  
Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Unit B.1

**Name**  
Andreas Beer  
**Telefon**  
089/2162-2645  
**Telefax**  
089/2162-3645

per E-Mail an:  
TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T  
@ec.europa.eu

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
KOM(2009) 44 endg.

**Bitte bei Antwort angeben**  
Unser Zeichen  
VII/1-7805a1/12/9

München,  
28.04.2009

**Öffentliche Konsultation zum Grünbuch TEN-V  
Stellungnahme der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn**

Anlage(n): Stellungnahme (deutsch); Stellungnahme (italienisch)

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vorsitzender der Fachkommission der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) übermittle ich anbei die AGB-Stellungnahme zum Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der Gemeinsamen Verkehrspolitik“ (in deutscher und italienischer Version) mit der Bitte um Berücksichtigung im Rahmen der öffentlichen Konsultation. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Bechtold

Leitender Ministerialrat

**Dienstgebäude**  
Prinzregentenstr. 28, 80538 München  
**Abteilung Landesentwicklung**  
Prinzregentenstr. 24, 80538 München  
**Öffentliche Verkehrsmittel:** U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

**Telefon Sekretariat**  
089 2162-2462  
**Telefax**  
089 2162-3462

**E-Mail**  
AGB@stmwivt.bayern.de  
**Internet**  
www.brenner.bayern.de





## **Stellungnahme zum Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik“**

Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) begrüßt die Vorlage des Grünbuchs zur Zukunft des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Sie hält die Analyse der Kommission für zutreffend und teilt die Auffassung, dass das TEN-V einer grundlegenden Überprüfung unterzogen werden sollte, ohne bisherige Erfolge und Priorisierungen in Frage zu stellen.

Die AGB beschränkt sich in dieser Stellungnahme auf die für ihren Aufgabenbereich wesentlichen Fragen des Grünbuches und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

### Zu Frage 1

Das TEN-V spielt eine wichtige Rolle im Rahmen der Lissabon-Strategie. Auch der Verkehrssektor muss dem Klimawandel Rechnung tragen, v. a. durch Stärkung der Schiene im Langstreckenverkehr. Die AGB sieht aber den Ansatz der Kommission skeptisch, das TEN-V einseitig den Klimaschutzzielen unterzuordnen. Es sollte vielmehr als verkehrspolitisches Instrument im Sinne der Nachhaltigkeit auf die Vereinbarkeit ökonomischer und ökologischer Aspekte ausgerichtet werden.

Die AGB äußert die Hoffnung, dass Kommission und Mitgliedstaaten künftig besser als bisher ihre Infrastrukturplanungen und Investitionsentscheidungen abstimmen, um einen effizienteren Einsatz von Gemeinschaftsmitteln, nationalen Geldern und Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erreichen.

### Zu Frage 2

Im Sinne der Subsidiarität sollte ernsthaft geprüft werden, ob die Förderung nicht-vorrangiger Vorhaben („Gesamtnetz“) aus TEN-Mitteln erforderlich ist. Sofern deren Finanzierung aus Kohäsions-, EFRE- und nationalen Mitteln möglich ist, könnte auf das TEN-V-Gesamtnetz verzichtet werden.

### Zu Frage 3

Die AGB unterstützt die Aussage, wonach die vorrangigen TEN-V-Vorhaben auf Multimodalität und Nachhaltigkeit ausgerichtet werden sollen.

Hierzu sollten stärker als bisher Investitionen an den Verknüpfungsstellen der vorrangigen

Vorhaben gefördert werden (Beispiel: „Truderinger Kurve“ zur Verbindung der Strecken München – Mühldorf und München – Rosenheim – Kufstein). Vergleichsweise kleine Maßnahmen können zu einer Entlastung von Knotenpunkten beitragen und die Leistungsfähigkeit der verknüpften Strecken erheblich erhöhen.

Eine Verknüpfung der vorrangigen Vorhaben zu einem „Vorrangnetz“ könnte es erleichtern, den Fokus stärker auf TEN-V-Knotenpunkte zu legen. Allerdings reichen bereits jetzt die vorhandenen Mittel nicht aus, um die Vorhaben von europäischem Interesse in einem angemessenen Zeitrahmen zu verwirklichen. Daher müsste sichergestellt werden, dass ein „Vorrangnetz“ nicht umfangreicher ist als die Gesamtheit der bisherigen vorrangigen Vorhaben.

#### Zu Frage 4

Die AGB nimmt die Idee einer „konzeptionellen Säule“ zur Kenntnis, hält die Formulierungen aber für zu abstrakt, um sie fundiert zu bewerten. Die AGB ist besorgt, dass eine zu wenig konkret ausgestaltete „konzeptionelle Säule“ die infrastrukturelle Dimension des TEN-V relativieren und damit die Umsetzung des TEN-V erschweren könnte.

#### Zu Frage 5

Die AGB erkennt die unterschiedlichen Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene an. Die Entmischung der Verkehre ist theoretisch wünschenswert, wird aber praktisch nur in Ausnahmefällen umsetzbar sein. Deshalb sollte das TEN-V dazu beitragen, durch die Errichtung von mehrgleisigen Abschnitten und von Überholgleisen die Kapazitäten hochbelasteter Mischverkehrsstrecken zu erhöhen.

Die AGB spricht sich dafür aus, die Anbindung internationaler Verkehrsflughäfen in die vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu integrieren. Sie plädiert dafür, bei der Förderung mit TEN-Mitteln besonderes Augenmerk auf die landseitige Vernetzung der europäischen Seehäfen zu legen. Durch ausreichende und verlässliche Landverbindungen kann eine bessere Aufgabenverteilung zwischen den Nordsee- und den Mittelmeerhäfen erreicht werden. Dies trägt dazu bei, zeitraubende Umwege auf dem Seeweg (z. B. von und nach Fernost) zu vermeiden und die Häfen gleichmäßiger auszulasten.

Die AGB begrüßt die Aussagen der Kommission zur Güterverkehrslogistik. Sie schlägt vor, die Errichtung multimodaler Terminals an wichtigen Verkehrsknoten entlang der vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu fördern. Erst der reibungslose Güterumschlag in den Terminals ergänzt die Transportkette bis in die Regionen und Städte, sodass eine Verlagerung auf die Schiene erleichtert wird.

#### Zu Frage 9

Die AGB hält eine erhebliche Aufstockung der Gemeinschaftsmittel aus der TEN-Haushaltslinie für unabdingbar, um eine zeitgerechte Umsetzung der vorrangigen Vorhaben zu erreichen. Gerade die Schienenmagistralen in Mitteleuropa können von Kohäsionsmitteln und anderen EU-Geldern nicht profitieren; sie müssen aber auch im Interesse der am Rande der EU liegenden Gebiete leistungsfähig ausgebaut werden.

#### Zu Frage 11

Der größte Wert der Gemeinschaftsfinanzierung liegt darin, dass die Kommission den Mitteleinsatz auf vorrangige TEN-V-Vorhaben konzentriert und somit gezielt die Verwirklichung von Abschnitten beschleunigt, deren Bedeutung über die Ebene der Mitgliedstaaten hinausgeht.

Die Kombination der TEN-Förderung mit anderen Formen der Gemeinschaftsfinanzierung sollte mit Zurückhaltung angewandt werden, um die unterschiedlichen Zielsetzungen der zugrunde liegenden Programme nicht zu verwischen.

#### Zu Frage 12

Die Bestellung Europäischer Koordinatoren für die wichtigsten vorrangigen TEN-V-Vorhaben hat sich beim vorrangigen Vorhaben Nr. 1 (PP 1) Berlin – Palermo in Person von Karel Van Miert als sehr effizient erwiesen und bewährt. Die Rolle der Koordinatoren sollte beibehalten und beispielsweise bei der Beurteilung von TEN-Förderanträgen gestärkt werden. Weitere Koordinatoren sollten nur für Vorhaben bestellt werden, deren europäischer Nutzen mindestens so groß ist wie bei den bisher berücksichtigten Vorhaben.

Die über die bloße Infrastruktur hinausgehende „Korridorkoordinierung“ findet beim PP 1 in Form der „Brennerkorridor-Plattform“ (BCP) bereits statt. Sie könnte als Vorbild für andere vorrangige Vorhaben dienen.

#### Zu Frage 13

Die AGB steht der Option 3 (Gesamtnetz und Zwei-Säulen-Kernnetz) kritisch gegenüber (siehe Antwort auf Frage 4). Sie spricht sich dafür aus, das TEN-V auf eine Ebene zu reduzieren (Option 2). Auf diese Weise wird der europäische Mehrwert durch Konzentration auf die vorrangigen Vorhaben am besten sichtbar, und dem Grundsatz der Subsidiarität wird optimal Rechnung getragen.



---

## **Presenza di posizione in merito al Libro Verde “TEN-T: riesame della politica”**

La Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero (CAB) accoglie con favore la presentazione del Libro Verde sul futuro della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T). Considera appropriata l'analisi della Commissione e concorda sul fatto che la TEN-T debba essere sottoposta ad un profondo riesame, senza mettere in discussione i progressi fatti finora e le priorità.

La CAB desidera reagire al Libro Verde limitatamente alle questioni rilevanti per la sua sfera di competenza:

### In merito alla questione 1

La TEN-T ha un ruolo importante nell'ambito della strategia di Lisbona. Anche il settore dei trasporti deve tener conto dei cambiamenti climatici, soprattutto potenziando la ferrovia nel traffico a lunga percorrenza. La CAB è tuttavia scettica in merito all'approccio della Commissione secondo il quale la TEN-T viene subordinata unicamente agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici. In qualità di strumento della politica dei trasporti e nello spirito della sostenibilità, essa dovrebbe piuttosto essere orientata all'integrazione di aspetti economici ed ecologici.

La CAB si auspica che la Commissione e gli Stati membri, in futuro, si adoperino per una migliore concertazione, rispetto a quanto avvenuto finora, in merito alla pianificazione delle infrastrutture e alle decisioni circa gli investimenti, al fine di impiegare in maniera efficace le fonti comunitarie, i fondi nazionali e le risorse delle imprese ferroviarie responsabili della realizzazione delle infrastrutture.

### In merito alla questione 2

Nel rispetto del principio di sussidiarietà, dovrebbe essere seriamente verificato se sia necessario promuovere progetti non prioritari (“rete globale”) con i fondi TEN. Se il finanziamento dei suddetti è possibile tramite il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale e le risorse nazionali, si potrebbe rinunciare alla rete globale TEN-T.

### In merito alla questione 3

La CAB concorda in merito al fatto che i progetti prioritari della TEN-T debbano puntare alla multimodalità e alla sostenibilità.

A tal proposito dovrebbero essere promossi maggiormente gli investimenti nelle interconnessioni dei progetti prioritari (ad es. “curva di Trudering” per il collegamento della tratta Monaco – Mühldorf e Monaco – Rosenheim – Kufstein). A titolo di paragone, interventi di piccola entità possono contribuire a decongestionare i nodi e ad incrementare notevolmente la capacità delle tratte interconnesse.

Una interconnessione dei progetti prioritari ad una “rete prioritaria” potrebbe contribuire a concentrare maggiormente l’attenzione sui nodi della TEN-T. Tuttavia le risorse finora a disposizione non sono sufficienti per realizzare i progetti di interesse europeo in tempo utile. Occorre pertanto garantire che una “rete prioritaria” non sia più ampia della totalità dei progetti prioritari finora esistenti.

#### In merito alla questione 4

La CAB prende atto dell’idea di un “pilastro teorico”, considera tuttavia le formulazioni troppo astratte per valutarne la solidità. La CAB teme che un “pilastro teorico” troppo poco concreto possa relativizzare la dimensione infrastrutturale della TEN-T e pertanto rendere più difficile l’attuazione della TEN-T.

#### In merito alla questione 5

La CAB riconosce le diverse esigenze del traffico passeggeri e di quello merci su rotaia. In teoria è auspicabile la separazione del traffico passeggeri da quello merci, tuttavia in pratica viene attuata solo in casi eccezionali. La TEN-T dovrebbe pertanto contribuire, tramite la realizzazione di tratte a più binari e di binari di precedenza, ad incrementare le capacità di linee previste per il traffico misto altamente trafficate.

La CAB si pronuncia a favore dell’integrazione, nei progetti prioritari della TEN-T, del collegamento con gli aeroporti internazionali. Si adopera affinché nel sostegno con fondi TEN venga rivolta particolare attenzione al collegamento via terra dei porti marittimi. Tramite sufficienti e affidabili collegamenti via terra può essere conseguita una migliore ripartizione dei compiti tra i porti del Mar del Nord e del Mediterraneo. Ciò contribuisce ad evitare lunghi percorsi inutili via mare (ad esempio da e verso l’Estremo Oriente) ed a sfruttare i porti in modo che il traffico sia ripartito in maniera equilibrata.

La CAB accoglie con favore quanto asserito dalla Commissione in merito alla logistica del trasporto merci. Essa propone di promuovere la realizzazione di terminal intermodali ai nodi principali lungo i progetti prioritari della TEN-T. Solo un trasbordo scorrevole nei terminal è in grado di integrare in maniera efficace le catene di trasporto che arrivano nelle singole regioni e città. In questo modo viene facilitato lo spostamento del trasporto alla ferrovia.

#### In merito alla questione 9

La CAB ritiene indispensabile un significativo aumento delle risorse finanziarie comunitarie della linea di bilancio per la TEN, al fine di conseguire l'attuazione dei progetti prioritari. Proprio i corridoi ferroviari nell'Europa centrale non possono approfittare delle risorse del Fondo di coesione e di altre fonti UE; devono tuttavia esseri potenziati in maniera efficiente anche nell'interesse dei territori situati ai margini dell'UE.

#### In merito alla questione 11

Il valore principale del finanziamento comunitario consiste nel far sì che la Commissione, nell'impiego delle risorse, si concentri sui progetti prioritari della TEN-T e in tal modo acceleri in maniera mirata la realizzazione di tratte la cui importanza non è solo a livello degli Stati membri.

L'uso combinato di fondi TEN con altre forme di finanziamento comunitario dovrebbe essere impiegato con riserbo, per evitare di perdere di vista gli obiettivi alla base dei diversi programmi.

#### In merito alla questione 12

La designazione di coordinatori europei dei principali progetti prioritari della TEN-T si è dimostrata molto efficace e ha dato ottimi risultati per il progetto prioritario n. 1 (PP 1), Berlino – Palermo, coordinato da Karel Van Miert. Il ruolo dei coordinatori dovrebbe essere mantenuto e nel caso, ad esempio, della valutazione delle domande di sovvenzioni TEN dovrebbe essere esteso. Ulteriori coordinatori dovrebbero essere designati unicamente per quei progetti il cui vantaggio a livello europeo è perlomeno pari a quello dei progetti finora presi in considerazione.

Il "coordinamento per corridoio", al di là della sola infrastruttura, nel caso del PP 1, ha attualmente luogo nell'ambito della "Piattaforma per il Corridoio del Brennero" (BCP). Essa potrebbe fungere da modello per altri progetti prioritari.

#### In merito alla questione 13

La CAB guarda in modo critico l'opzione 3 (rete globale e rete centrale a due pilastri). Si pronuncia a favore dell'opzione 2 (ridurre la TEN-T ad un unico livello). In questo modo, se ci si concentra sui progetti prioritari, si riesce a vedere con chiarezza il valore aggiunto europeo e si tiene conto del principio di sussidiarietà.