



DIRECTORATE B			DATE 27 APR. 2009		
B1	B2	B3	DA	ASS	TEN-TEA
<input checked="" type="checkbox"/>					
ACTION: GS/RDH					
DEADLINE: 15/05					

Deutscher Städtetag · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

Europäische Kommission
GD Energie und Verkehr
TEN-V
B-1049 Brüssel

Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

21.04.2009/mlr

Telefon +49 30 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

oliver.mietzsch@staedtetag.de

DG TREN		CODE:				
A/		16811				
ACTION:		ECHEANCE:				
24 04 2009						
R	A	B	C	D	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	ASS	01		DGA	DGA	DGA
				CD	EFG	HI
						AAE

Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Aktenzeichen

66.10.04 D

Stellungnahme der Landeshauptstadt München zum Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik im Bereich der Transeuropäischen Verkehrsnetze

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Deutsche Städtetag hat die Vorlage des Grünbuchs „TEN-V: Überprüfung der Politik im Bereich der Transeuropäischen Verkehrsnetze“ zum Anlass genommen, seine Mitgliedstädte zur Abgabe von Stellungnahmen zu ermuntern. Nachdem unsere Mitgliedstadt Berlin in seiner Eigenschaft als deutsches Bundesland gemeinsam mit dem Land Brandenburg bereits eine Stellungnahme direkt gegenüber der Europäischen Kommission abgegeben hat, dürfen wir Ihnen in der Anlage die Stellungnahme der Landeshauptstadt München übersenden, die wir uns inhaltlich vollumfänglich zu eigen machen.

Wie Sie diesen Ausführungen entnehmen können, werden die grundsätzlichen Zielsetzungen der künftigen TEN-V-Politik unterstützt, insbesondere was die verstärkt angestrebte nachhaltige Entwicklung, die Klimaschutzziele und die Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts anbetrifft. Wichtig erscheint uns zudem, dass eine möglichst weitreichende Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger stattfindet und die Interaktion zwischen „harter“ und „weicher“ Infrastruktur z. B. beim Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS gefördert wird.

Zu der im Grünbuch vorgeschlagenen Anwendung der Methode der Offenen Koordinierung (OKM) auf das TEN-V ist aus Sicht des Deutschen Städtetages noch keine abschließende Stellungnahme möglich. Wir behalten uns jedoch vor, zu einem späteren Zeitpunkt hierzu separat Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Oliver Mietzsch

Anlage



An den
Deutschen Städtetag

Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

PLAN-HAI/11-2

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon: 089 233-23724
Telefax: 089 233-989 23724
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer: 210
Sachbearbeitung:
Herr Benck

Ihr Schreiben vom
23.03.2009

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
17.04.2009

Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze

Unter Bezug auf Ihre Anfrage vom 23.03.2009 wird folgender Beitrag der Landeshauptstadt München übermittelt:

Im Rahmen des bis Ende April 2009 laufenden Konsultationsverfahrens der EU-Kommission zum Grünbuch TEN-V wirkt das Planungsreferat mit an den derzeit in Erarbeitung befindlichen Stellungnahmen der Initiative „Magistrale für Europa“ und der AG 4 „Mobilität“ der Europäischen Metropolregion München (EMM). In Übereinstimmung mit den bisher vorliegenden Entwürfen ist die Veröffentlichung des Grünbuchs TEN-V und der hierdurch begonnene breit angelegte Diskussionsprozess zur künftigen Ausrichtung der TEN-V-Politik zu begrüßen.

Die grundsätzlichen Zielsetzungen der künftigen TEN-V-Politik sind zu unterstützen, insbesondere was die verstärkt angestrebte „nachhaltige Entwicklung“, die „Klimaschutzziele“ und die „Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts“ angeht. Wichtig erscheint zudem, dass eine möglichst weitreichende Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger stattfindet (intermodale Verbindungen und Drehkreuze) und die Interaktion zwischen „harter“ und „weicher“ Infrastruktur (z. B. Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS) gefördert wird.

Um die bisher zu beklagenden Umsetzungsdefizite bei der TEN-V-Realisierung zu begrenzen, sollte sich die TEN-V-Förderpolitik künftig auf ein Kernnetz konzentrieren, das sich auf eine überschaubare Anzahl vorrangiger Vorhaben beschränkt, deren europäischer Mehrwert unbestritten ist. Konkret auf die TEN-Schienenprojekte im Raum München bezogen, betrifft dies die prioritären Vorhaben Nr. 1 (Berlin – München – Brenner – Verona – Palermo) und Nr. 17 (Paris – Stuttgart – München – Wien – Budapest bzw. Bratislava), die eine entsprechend hohe Netzbedeutung und -wirksamkeit aufweisen.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Verkehrsplanung die im Grünbuch vorgeschlagene strukturelle Option 3 für die künftige Ausgestaltung der TEN-V befürwortet. Diese umfasst zwei

Ebenen, bestehend aus einem umfassenden Gesamtnetz und einem intermodalen Kernnetz, das noch festgelegt werden muss und dessen Prioritäten der Schienenverkehr sowie nachhaltige Wasserwege / Häfen sind. Mit Hilfe des der Option 3 zugrunde liegenden flexiblen konzeptionellen Ansatzes könnte ein Vorgehen „von oben nach unten“ im sog. „top-down“-Prinzip als Grundlage der künftigen gesamteuropäischen Verkehrspolitik definiert werden, welches es ermöglicht, das – wohl i. W. aus den derzeit 30 prioritären Vorhaben bestehende – Kernnetz schnellstmöglich vollständig zu realisieren.

gez.

Buser

Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Deutscher Städtetag · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

Europäische Kommission
GD Energie und Verkehr
TEN-V
B-1049 Brüssel

DG TREN		CODE:	
A/		18 V 33	
ACTION:		ECHANGE:	
0705 2009			
H	A	B	C
G	H	P	CE1
DG	ASR	01	DGA
			DGA
			DGA
			HI

04.05.2009/mlr

Telefon +49 30 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Aktenzeichen

66.60.20 D

66.10.04 D

Stellungnahme der Stadt Viersen zum Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik“ im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 21.04.2009, mit dem wir Ihnen die Stellungnahme der Landeshauptstadt München zum Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze übermittelt haben, dürfen wir Ihnen in der Anlage die Stellungnahme der Stadt Viersen aus Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis bringen.

Wie Sie dem Datum des Schreibens an den Deutschen Städtetag entnehmen können, hat sich die Stadt Viersen rechtzeitig innerhalb der von der Kommission gesetzten Frist zurückgemeldet; aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen ist das Schreiben leider erst am 29.04.2009 beim Deutschen Städtetag eingegangen und kann daher erst jetzt an die Kommission weitergeleitet werden.

Wir wären Ihnen daher dankbar, wenn Sie die Stellungnahme der Stadt Viersen, die sich insbesondere mit dem Thema Lärmemissionen an bestehenden Schienenverkehrswegen im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes befasst, noch berücksichtigen könnten und stehen Ihnen für weitere Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Oliver Mietzsch

Oliver Mietzsch



DIRECTORATE B				DATE 1 MAI 2009	
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
X					
ACTION: GS					
Anlage					
DEADLINE: 29/05					

29. April 2009

Stadt  Viersen

Der Bürgermeister

Stadtverwaltung, Postfach 101 152, 41711 Viersen

Deutscher Städtetag
Herrn Kiepe
Postfach 12 03 15
10593 Berlin

mir zwV
-ed bike AE
+ hi. 29/4

Datum: 03.04.2009

**Grünbuch „TEN-V:Überprüfung der Politik“ im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze
Ihr Schreiben vom 23.03.2009**

Sehr geehrter Herr Kiepe,

vielen Dank für die Zusendung der Abhandlungen der EU-Kommission zu den beabsichtigten Veränderung in der Planungssystematik des transeuropäischen Netzes.

Die Stadt Viersen möchte die anstehenden Konsultationen dazu nutzen, auf die Auswirkungen der EU-Verkehrspolitik auf Ebene einer von wichtigen Schienenverkehrskorridoren gesamteuropäischer Bedeutung betroffenen Kommune zu verweisen.

Ich bitte den Deutschen Städtetag die beiliegende Stellungnahme an die europäische Kommission weiterzuleiten.

Stellungnahme der Stadt Viersen zum Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik“

Im mir vorgelegten „Grünbuch“ wird viel über die Netzsystematik des transeuropäischen Verkehrssystems berichtet. Sicher ist es richtig, von einem übergeordneten Gesamtnetz bei der Planung und der Detaillierung und Priorisierung von Teilnetzen und Vorhaben auszugehen.

Mir kommen aber bei den Abhandlungen der „TEN-Politik“ die Gewichtung und der Umgang mit den Auswirkungen der Benutzung der Netzbestandteile durch die Verkehrsträger zu kurz. Mir fehlt schlichtweg der „Faktor Mensch“ im planungspolitischen Prozess.

Viersen liegt im Land Nordrhein-Westfalen rund 30 km westlich der Landeshauptstadt Düsseldorf nahe der niederländischen Grenze.

Viersen liegt im Schnittpunkt wichtiger Schienenhinterlandverbindungen der Seehäfen Amsterdam, Antwerpen und Rotterdam.

Die stark befahrenen Schienenwege betreffen die Stadt Viersen in erheblichen Maß, insbesondere die nächtliche Verlärmung der Stadtteile Boisheim, Dülken und Alt-Viersen ist beträchtlich.

Gleichwohl der Bund in Alt-Viersen aktive Schallschutzmaßnahmen umsetzt und für andere Stadtteile Schallschutz im Rahmen eines nationalen Förderprogrammes in Aussicht stellt, bleibt festzuhalten, dass die Lärmbelastung mit den „üblichen Mitteln“ kaum in den Griff zu bekommen ist. Die Lärmsanierungsspiegel liegen deutlich über den üblichen Neubaustandards, insofern müsste der Lärmschutz für meine Stadt eigentlich erheblich aufwändiger und vielschichtiger sein.

Als Beispiel wie europäische Verkehrspolitik auf die Kommunen niederschlägt, können zudem der „Eiserne Rhein“ und die „Viersener Kurve“ dienen.

Für Viersen ist die Diskussion um den „Eisernen Rhein“ als Bestandteil des transeuropäischen Netzes insofern beängstigend, als dass eine ohnehin stark vom Schienenlärm, resultierend aus gesamteuropäische bedeutsamen Warenströmen, betroffene Stadt noch zusätzliche Bürden in Form des „Eisernen Rheins“ auferlegt bekommt. Die europäische und nationale Planungsdiskussion ignoriert die Folgewirkungen des Netzschlusses dieser Trasse für die Bürger von Viersen.

Recht einseitig wird entweder vom Bund die Reaktivierung der historischen Trasse favorisiert, oder das Land NRW schlägt Neubautrassen vor, die aber wieder den Netzschluss zum Bestandsnetz suchen und bspw. die Städte Viersen, Willich und Krefeld als Folge des Netzschlusses über Gebühr mit zusätzlichem Schienenverkehr belasten.

Gleiches gilt für Trassendiskussionen der Ertüchtigung der BRABANT - Route auf deutschem Territorium, die u.a. auch durch die benachbarten Niederlande angestoßen werden.

Neben dem auch auf Bundesebene erwogenen zweigleisigen Ausbau der Strecke Venlo – Dülken wurde jüngst in dem Provinzparlament der niederländischen Nachbarregion wiederholt die „Viersener Kurve“¹ „gefordert“. Also wieder ein Schienenverkehrsprojekt, was vor dem gesamteuropäischen verkehrspolitischen Zusammenhang zu sehen ist und selbstverständlich Auswirkungen auf die Bevölkerung in Viersen hätte.

Die Stadt Viersen möchte die anstehenden Konsultationen zur TEN-Politik nutzen, die Belange der von Trassenkorridoren betroffenen Kommunen in den verkehrspolitischen Prozess auf EU-Ebene einzubringen.

Dazu möchte ich folgende Themenbereiche anmerken:

Trassenpreise als Steuerungsmittel

Mit großer Sorge beobachtet die Stadt Viersen die Vielzahl an Waggon- und Lokomotivmaterial, welches die Trassen benutzt. Hinsichtlich ihrer Emissionscharakteristik unterscheiden sich die verwendeten Lokomotiven und Waggonen erheblich voneinander.

Im „goldene Zügel“ im Sinne einer Belohnung für die Verwendung emissionsarmer Lokomotiven und Waggonen auf den Trassen liegt ein wichtiges Instrument zur Entlastung der Bevölkerung von Immissionen.

Wann und wie gedenkt die EU dieses Problem in den Griff zu bekommen? So wichtig freier Warenverkehr für die wirtschaftlichen Prozesse ist, so wichtig ist auch der Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Warenverkehrs.

Umrüstung der Güterwaggonflotten

Auf deutscher Ebene wurde mit dem sogenannten „Verkehrslärmschutzpaket“ u.a. die Umrüstung der Güterwaggonflotten der DB hinsichtlich neuer Bremstechniken, die wiederum Auswirkungen auf das leiser Abrollverhalten der Räder haben, angegangen. Ein teures und langwieriges Unterfangen.

Aber wie gehen andere Staaten das Problem an? Betrachtet man sich die durch Viersen fahrenden Güterzüge und das Lokomotivarsenal ist man sich sofort der Internationalität des Schienengüterverkehrs bewusst. Die Bemühungen der nationalen Regierung sind zwar zu begrüßen, greifen aber angesichts des nationalen Charakters des Schienengüterverkehrs zu kurz.

¹ Möglicher Netzschluss der Ost-West Verbindung Venlo - Duisburg in Viersen

Was tut die EU um auf die emissionsreduzierende Umrüstung der Güterwaggonflotten der Mitgliedsstaaten positiv Einfluss zu nehmen?

Aktiver und passiver Schallschutz

In anderen verkehrslogistischen Sachzusammenhängen wurde von der EU Administration der Begriff „grüner Korridor“ im Zusammenhang mit den an den Verkehrstrassen gelegenen Siedlungsbereichen verwendet.

Gemeint war und ist hiermit eine Verantwortung auch der EU, Immissionsschutz an Verkehrskorridoren aktiv zu fördern.

Was unternimmt die EU um diese „grünen Korridore“ auch wirklich „grün“, im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor Immissionen, zu gestalten? Werden die Mitgliedsstaaten ausreichend unterstützt, um für aktiven und passiven Schallschutz zu sorgen?

Welche Rolle spielt der Schutz der Siedlungsbereiche bereits bei der Planung der transeuropäischen Netze und Festlegung der Trassenkorridore? Wie fließen die „Folgen vor Ort“ in den Planungs- und Entscheidungsprozess ein?

Die Stadt Viersen sieht die EU auch in der Verantwortung sich im Sinne der „Interoperabilität“, die in der europäischen Verkehrspolitik so wichtig ist, konkret der Verantwortung des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm etc. an den gesamteuropäischen Verkehrskorridoren zu stellen.

Ich bitte die vorgebrachten Anregungen in den weiteren Planungs- und Politikprozess der EU einzubringen.

Über eine Antwort auf meine Fragen würde ich mich sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen



(Thönnessen)
Bürgermeister der Stadt Viersen