



# Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM

Innenministerium Baden-Württemberg • Pf. 10 24 43 • 70020 Stuttgart

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel  
E-Mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T  
@ec.europa.eu

Datum 28.04.2009  
Name Joachim Pampel  
Durchwahl 0711 231-3420  
Aktenzeichen 4-012/153  
(Bitte bei Antwort angeben)

 Grünbuch

TEN-V: Überprüfung der Politik

Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik;

Öffentliche Konsultation

Anlagen

Stellungnahme des Innenministeriums Baden-Württemberg (Deutschland)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Innenministerium Baden-Württemberg übersendet in der Anlage eine Stellungnahme zum Grünbuch TEN-V.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Pampel

**Öffentliche Konsultation zum Grünbuch  
TEN-V: Überprüfung der Politik  
Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der  
gemeinsamen Verkehrspolitik**

**Stellungnahme des Innenministeriums Baden-Württemberg**

**I. Grundlegende Bemerkungen**

Vor der Beantwortung der Einzelfragen wird zu den Kernaussagen im Grünbuch TEN-V wie folgt Stellung genommen:

Die Vorlage des Grünbuchs der Kommission zur Überprüfung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)-Politik wird begrüßt. Die Zielstellung, die Verkehrsinfrastruktur der EU und die Politik im Bereich der TEN-V entsprechend den derzeitigen und künftigen Herausforderungen im Hinblick auf Verkehr und Mobilität sowie auf finanzielle, wirtschaftliche, regionale, soziale, die Sicherheit betreffende und ökologische Herausforderungen grundlegend zu überprüfen, wird unterstützt.

Die ganzheitliche Betrachtung über alle Verkehrsträger hinweg bis hin zu Möglichkeiten der Verknüpfung unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele findet Unterstützung. Allerdings muss gewährleistet bleiben, dass verkehrliche Aspekte – insbesondere der Verlauf der europäischen Hauptverkehrsströme – neben ökologischen Aspekten gleichrangig berücksichtigt werden, um zu einer gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch effizienten Ausgestaltung des Netzes zu gelangen.

Der Aufbau eines multimodalen TEN-V, nunmehr auch unter Einbeziehung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS), wird für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sowie für das Wirtschaftswachstum Europas und die Schaffung von Arbeitsplätzen als richtig und zielführend betrachtet. Allerdings wird die fachliche Aussage zur Multimodalität und deren Wirkung nicht geteilt. In Fachkreisen ist seit längerer Zeit nur noch von Ko-Modalität die Rede, bei der jeder Verkehrsträger seine Potenziale gleichberechtigt zur Lösung der Verkehrsprobleme einbringt.

Als Essenz des Grünbuches stellt die Kommission drei Optionen für den künftigen Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zur Diskussion:

Option 1: Beibehaltung der Zwei-Ebenen-Struktur mit dem Gesamtnetz und den vorrangigen Vorhaben,

Option 2: Reduzierung des TEN-V auf eine einzige Ebene (vorrangige Vorhaben, gegebenenfalls Einbindung in ein vorrangiges Netz),

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.

Baden-Württemberg ist aufgrund seiner geographischen Lage besonders von trans-europäischen Verkehren betroffen.

Das Innenministerium Baden-Württemberg spricht sich für Option 1 und damit für eine Beibehaltung der Zwei-Ebenen Struktur mit dem TEN-V-Gesamtnetz und den vorrangigen Vorhaben sowie für eine Aktualisierung bzw. Fortschreibung aus, ohne bisherige Erfolge und Priorisierungen in Frage zu stellen. Das Gesamtnetz in seiner derzeitigen Form hat sich bewährt. Die im Grünbuch behaupteten vermeintlichen Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung des TEN-V rechtfertigen eine Anpassung der Ziele, um eine schnellere und damit effizientere Umsetzung zu erreichen. Der Nachweis, dass die von der Kommission unterbreiteten Optionen 2 und 3 die Politik effizienter umsetzen könnten, ist nicht erbracht.

Die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Erhaltung und die Gestaltung des Gesamtverkehrsnetzes bleibt – unabhängig von einem künftigen Kernnetz – bestehen. Die subsidiären Rechte der deutschen Bundesländer dürfen auf Grund der jeweils spezifischen Bedingungen durch die Neugestaltung der TEN-Leitlinien nicht eingeschränkt werden.

Das Innenministerium Baden-Württemberg spricht sich gegen die Option 2 aus. Das Grünbuch zeigt auf, welches gewaltige Verkehrsaufkommen auf das europäische Verkehrsnetz in den nächsten Jahren zukommen wird. Es macht aber nicht deutlich genug, dass zur Bewältigung dieses Aufkommens auch die Nutzung und der Ausbau der Straßenverbindungen unverzichtbar ist. Statt dessen wird mehrfach zur Lösung der Verkehrsprobleme auf Schlagwörter (Schaffung „klimafeste Infrastruktur“) bzw. „Marginal“-Konzepte verwiesen. Das Konzept der Meeresautobahnen wird die Defizite der Landinfrastruktur nicht auffangen können. Wir lehnen vor diesem Hintergrund die Konzeption eines europäischen Kernnetzes ab, das sich aus wenigen Vorzeigeprojekten zusammensetzt und die Hauptlast des Verkehrsaufkommens nicht bewältigt.

Das Innenministerium Baden-Württemberg spricht sich auch gegen die Option 3 aus. Die Verknüpfung des TEN-V-Gesamtnetzes mit einem vorrangigen Netz und einer konzeptionellen Säule charakterisieren durch die von der EU-Kommission verwendeten Begriffe Netz und Säule eine gewisse Unverbundenheit und lassen im Unklaren, wie das vorrangige Netz und die konzeptionelle Säule zu einer Ebene (Kernnetz) zusammengefasst werden. Hier besteht zumindest Klärungsbedarf über die funktionale Gliederung des Gesamt- und Vorrangnetzes mit einer entsprechenden Stufigkeit von Zentren und Knoten.

Das Grünbuch führt an, dass bisher 400 Mrd. € in das TEN-V investiert wurden, die zu 1/3 von der Gemeinschaft finanziert wurden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Unterstützung für Länder, die keine Mittel aus den Struktur- oder Kohäsionsfonds erhalten haben, sondern überwiegend nur TEN-Mittel, deutlich geringer war.

Im Hinblick auf den künftigen Umgang und auf z.T. konkurrierende Zielsetzungen zum „Klimawandel“ und zur „Verkehrsentwicklung“ ist von zunehmendem Problem- und Handlungsdruck auf Infrastrukturplanungen auch in Folge künftiger EU-Rechtssetzung, z.B. in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmschutz oder Bodenschutz, auszugehen.

Zudem nimmt das Innenministerium vorab zu einigen zentralen Vorschlägen des Grünbuches kritisch Stellung:

- An verschiedenen Stellen des Grünbuchs sind die Ziele und Aufgaben der TEN-V-Politik zutreffend dargestellt. Eine Beschränkung auf oder gar alleinige Ausrichtung an ein Klimaschutzziel wird dieser Politik nicht gerecht. Über das Streben nach guten Verkehrsverbindungen mit anderen Teilen der Welt darf der innergemeinschaftliche Verkehr nicht in den Hintergrund geraten.
- Keine Zustimmung zu Bestrebungen, „die einzelstaatliche Planung mit einer europäischen Ebene der Planung“ zu verbinden:

Infrastrukturplanung obliegt den Mitgliedstaaten, da Verkehrswege sich hauptsächlich national begründen und Mitgliedstaaten die Haupt-Finanzierungslast tragen. Europäisches Netz kann immer (nur) eine Verknüpfung (von Teilen) nationaler Netze sein. Es kann keine von den nationalen Vorstellungen abweichende europäische Netzplanung geben. Europäische Planungsdefizite sind nicht erkennbar. Nationale und binationale Planungen haben sich für die grenzüberschreitende Inf-

rastrukturplanung bewährt. Die Wurzeln vieler von der EU-Kommission als europäisch dargestellter Vorhaben liegen in nationalen/bilateralen Ansätzen.

- Kein Bedarf an stärkerer Koordinierung durch die EU-Kommission erkennbar:

Verzögerungen von Projekten haben in der Regel nachvollziehbare Gründe in Bedarfsüberprüfungen, Umweltfragen oder Finanzierungsproblemen, die nicht durch stärkere Koordination gelöst werden können.

- Ablehnung der Festschreibung verbindlicher Realisierungszeitpunkte:

Schaffung großer Infrastrukturen ist kein mechanischer Vorgang, sondern unterliegt einer Fülle von nicht vorhersehbaren Faktoren. Im Hinblick auf die überwiegende Finanzierung der TEN-V-Projekte aus nationalen Haushaltsmitteln wird eine Bindung des nationalen Haushaltsgesetzgebers an durch EU-Vorgaben festgelegte Realisierungszeiträume abgelehnt. Die geforderte „verbindlichere Übernahme von Verantwortung durch die Mitgliedstaaten für die Realisierung des TEN-Netzes“ kann sich deshalb nicht auf haushaltsrelevante Festlegungen beziehen.

- Keine Notwendigkeit der Vorgabe einheitlicher Leistungsparameter:

Entsprechende Ausbaustandards für die einzelnen Verkehrsträger bestehen bereits.

- Keine Festlegung der Bestandteile des TEN-Netzes (Gesamtnetz, vorrangiges Netz, konzeptionelle Säule) ohne Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten.
- Die Preisgestaltung im Verkehr unterliegt den Gesetzen des Marktes. Eine Regulierung im Sinne einer Preisgestaltung ist nicht notwendig. Die politische Entscheidung, ob, für welche Netzelemente und in welcher Höhe Nutzungsgebühren als Infrastrukturbenutzungsgebühren oder als externe Kosten erhoben werden, sollte weiterhin den Mitgliedstaaten (MS) überlassen bleiben. Die EU-Kommission sollte nicht vorschreiben, wie die Finanzierung von TEN-Maßnahmen durch die MS gestaltet werden soll. Davon unbenommen wird nicht in Frage gestellt, dass – wie bereits heute – Gebühreneinnahmen in die Projektfinanzierung insgesamt einfließen müssen, sofern Gebühren erhoben werden.

## **II. Stellungnahme zu den Einzelfragen**

Das Innenministerium Baden-Württemberg nimmt zu den von der EU-Kommission aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

*Sollte die Bewertung des bisherigen TEN-V-Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?*

Das TEN-V sollte als verkehrspolitisches Instrument im Sinne der Nachhaltigkeit auf die Vereinbarkeit ökonomischer und ökologischer Aspekte ausgerichtet werden. Die EU-Kommission sollte künftig besser als bisher im Sinne der Subsidiarität ihre Infrastrukturplanungen und Investitionsentscheidungen mit den Mitgliedstaaten abstimmen, um einen effizienteren Einsatz von Gemeinschaftsmitteln, nationalen Geldern und Eigenmitteln der Vorhabensträger zu erreichen. Träger der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes werden weiterhin die Mitgliedsstaaten mit ihrem Fachwissen, ihrer Planungs- und Durchführungskompetenz und ihrem maßgeblichen finanziellen Anteil sein. Es ist nicht erkennbar, welche Rolle die Gemeinschaft über ihre bisherigen Aufgaben hinaus wahrnehmen soll. Eine europäische Ebene der Planung darf die einzelstaatliche Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten im Bereich der Infrastrukturplanung und -errichtung nicht konterkarieren. Für die Verbindung der einzelstaatlichen Planung mit einer europäischen Ebene der Verbindung dieser Planungen, die auch über einzelstaatliche Ziele hinausgehende Aspekte berücksichtigt, sind die vorhandenen Instrumente ausreichend. Weitere operative Faktoren auf Gemeinschaftsebene würden eher behindern als fördern.

Die beschriebenen Faktoren werden zudem als sehr technokratisch angesehen und spiegeln eine Objektivität vor, die nur scheinbar gegeben sein dürfte.

Negativwirkungen von weitergehenden Regulierungen der IVS des ohnehin schon weit entwickelten kommerziellen Marktes der Verkehrsinformation und Navigation auf der Straße werden nicht gewürdigt. Es ist nicht ausreichend aufgeführt, welche Defizite tatsächlich bestehen, welche Auswirkungen diese haben und wie groß der tatsächliche Bedarf einer Änderung ist. Daher ist eine Optimierung des Verkehrssystems und weniger eine Neuerfindung angezeigt.

Zu Frage 2:

*Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?*

Zur Zukunft des TEN-V-Gesamtnetzes wird auf die oben angeführten Kernaussagen verwiesen. Das Gesamtnetz in seiner derzeitigen Form hat sich bewährt. Die im Grünbuch behaupteten vermeintlichen Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung des

TEN-V rechtfertigen lediglich eine Anpassung der Ziele, um eine schnellere und damit effizientere Umsetzung zu erreichen.

Zu Frage 3:

*Wäre der Ansatz eines vorrangigen Netzes besser als der derzeitige Ansatz der vorrangigen Vorhaben? Falls nicht, aus welchen Gründen, und was sind die besonderen Stärken der letzteren? Falls ja, welche (weiteren) Vorteile könnte ein vorrangiges Netz mit sich bringen und wie sollte es aufgebaut sein?*

Das Prinzip der vorrangigen Vorhaben sollte im Rahmen der Zwei-Ebenen-Struktur beibehalten werden. Der derzeitige Ansatz ist beim Straßenverkehr auch flexibler und besser auf den immer wieder erforderlichen Kompromiss der Anforderungen aus lokalem, regionalem oder internationalem Verkehr an das in der Örtlichkeit vorhandene und zu betreibende Straßenverkehrssystem anpassbar als die Einbindung eines vorrangigen Netzes in das Gesamtnetz.

Das Prinzip der vorrangigen Vorhaben schließt nicht aus, diese Vorhaben auf Multi- bzw. Ko-Modalität und Nachhaltigkeit auszurichten. Aufgrund der Kapazitätsreserven im Bereich der Binnenschifffahrt sowie dem Zustand und der Ausstattung der Häfen ist die Bedeutung der Häfen in der Logistikkette und das Erfordernis ihres Ausbaus - auch im Hinblick auf die Suprastruktur wie Umschlaganlagen - stärker in das Blickfeld zu nehmen.

Zu Frage 4:

*Wäre dieser flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamen Interessen für eine Politik angemessen, die üblicherweise stark auf einzelstaatlichen Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur beruht? Welche weiteren Vor- und Nachteile könnte er mit sich bringen, und wie könnte er am besten in die Planung auf Gemeinschaftsebene eingebracht werden?*

Das allgemeine Erfordernis einer optimierten Nutzung bestehender Infrastrukturen und eine starke Bedarfsorientierung bei der Planung sind unzweifelhaft zu bejahen. Beidem wird aber bereits laufend entsprochen. Die Formulierungen zur Idee einer „konzeptionellen Säule“ ist zu abstrakt für eine fundierte Bewertung. Eine nicht hinreichend konkret ausgestaltete "konzeptionelle Säule" könnte zu einer Relativierung der infrastrukturellen Dimension des TEN-V führen und damit dessen Umsetzung erschweren. Vor einer Weiterverfolgung dieses Ansatzes wäre anhand expliziter Beispiele klarzustellen, welche Aktionen hierdurch initiiert werden sollen und welche Rolle die Gemeinschaft hier spielen soll. Ob mit einem solchen Ansatz mehr Flexibilität in das Konzept der Vorhaben von gemeinsamem Interesse erreicht wird, ist fraglich und würde eine Effizienz und Flexibilität der EU-Verwaltung erfordern, die mit der Planungs- und Bauhoheit der Mitgliedstaaten nur schwer in Einklang zu bringen wä-

re. Eine angestrebte Flexibilität sollte nicht inzident zu Zuständigkeitsverlagerungen und eine Verschleierung von Verantwortlichkeiten führen.

Zu Frage 5:

*Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzepts für den künftigen TEN-V-Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren Aspekte sollten berücksichtigt werden?*

Die unterschiedlichen Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr - gerade auf der Schiene - sind anzuerkennen. Allerdings ist eine wünschenswerte Entmischung der Verkehre zwar theoretisch denkbar, praktisch aber nur in Ausnahmefällen umsetzbar. TEN-V sollte dazu beitragen, durch die Errichtung von Überholgleisen oder mehrgleisigen Abschnitten die Kapazitäten von Mischverkehrsstrecken auszuweiten.

Bereits die Ausführungen im Grünbuch zum „Verkehr auf Wasserwegen in der EU“ zeigen, dass die Zwei-Ebenen-Struktur mit Gesamtnetz und vorrangigen Vorhaben zutreffend gewählt wurde. Binnenwasserstraßen sind für das transeuropäische Netzwerk von besonderer Bedeutung bzw. häufig auch nicht nur von nationaler Bedeutung. Sie weisen freie Kapazitäten auf und können mit recht begrenzten finanziellen Mitteln aktiviert werden. Außerdem ist ihre ökologische Bilanz weitaus besser als die von Straße oder Schiene. Dies muss im Rahmen der TEN-V-Politik beachtet werden.

Soweit bei den Infrastrukturaspekten die Straße betroffen ist, sind individualisierte Informationsdienstleistungen von denen zu finanzieren, die solche Dienste nachfragen. Nur dadurch entsteht ein Dienstemarkt für intelligente Verkehrssysteme (IVS). Diesem Markt muss daher auch die Entwicklungstätigkeit überlassen bleiben. Die Aufgabe der öffentlichen Verwaltungen ist hier in erster Linie auf Unterstützung und Schaffung von Rahmenbedingungen beschränkt.

Zu Frage 6:

*Wie können IVS als Teil des TEN-V das Funktionieren von Verkehrssystemen verbessern?*

*Wie können Investitionen in Galileo und EGNOS sich in Form eines Effizienzgewinns und eines optimalen Ausgleichs der Verkehrsnachfrage auszahlen?*

*Wie können IVS zum Aufbau eines multimodalen TEN-V beitragen?*

*Wie können die im Rahmen der TEN-V-Finanzierung bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden, um die Umsetzung des Plans zur ERTMS-Einführung innerhalb des von der nächsten finanziellen Vorausschau abgedeckten Zeitraums am wirkungsvollsten zu unterstützen?*



Der verstärkte Einsatz intelligenter Verkehrssysteme zur effizienten Erreichung der im Grünbuch dargestellten politischen Ziele findet Zustimmung. Eine TEN-Förderung sollte nach den bisherigen Grundsätzen möglich bleiben.

Zur Marktsuche für GALILEO ist anzumerken, dass die Investitionserträge nicht so beträchtlich sein können, wie bislang angenommen. Ansonsten hätte die Wirtschaft diese Investitionen bereits auf eigene Kosten getätigt.

Der Aufbau eines multimodalen TEN-V durch intelligente Verkehrssysteme dürfte nicht die Aufwendungen rechtfertigen, die zur Errichtung und Erhaltung der Multimodalität erforderlich und letztlich von den Mitgliedstaaten zu finanzieren wären.

Zu Frage 7:

*Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur)Vorhabens von gemeinsamen Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist dieses Konzept inhaltlich zu fassen?*

Entwicklungen im Zusammenspiel von Verkehrsinfrastruktur einschließlich intelligenter Verkehrssysteme und dem Fahrzeugsektor stehen erst am Anfang. Mit einer Marktreife ist erst in 5 bis 6 Jahren zu rechnen. Eine Marktdurchdringung wird erst in weiteren 7 bis 8 Jahren erwartet. Die Einflüsse auf die nationale Straßenverkehrsordnung müssen erst abgewartet werden, ehe ein europäischer Regelungsbedarf bestimmt werden kann. Eine Erweiterung der Vorhabens-Definition ist derzeit nicht erforderlich.

Zu Frage 8:

*Wäre dieses Kernnetz auf Gemeinschaftsebene „machbar“ und welche Vor- und Nachteile würde es mit sich bringen?*

*Welche Methoden sollten für seine Konzeption angewendet werden?*

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Angesichts der Unklarheit der "konzeptionellen Säule" wird kein Mehrwert eines "Kernnetzes" gesehen. Die Kommission wird gebeten, anhand konkreter Beispiele klarzustellen, welche Aktionen initiiert werden sollen und welche Rolle die Gemeinschaft dabei einnehmen soll.

Zu Frage 9:

*Wie kann der Mittelbedarf des TEN-V als Ganzes – kurz-, mittel- und langfristig – gedeckt werden?*

*Welche Form der Finanzierung – öffentlich oder privat, auf Ebene der Gemeinschaft oder der Mitgliedstaaten – wird welchen Aspekten des TEN-V-Aufbaus am besten gerecht?*

Angesichts der zentralen geographischen Lage Baden-Württembergs und der daraus resultierenden Wichtigkeit der vorrangigen TEN-V-Vorhaben hält das Innenministerium die derzeitige Mittelausstattung der TEN-Haushaltlinie für nicht ausreichend. Um eine zeitgerechte Umsetzung der vorrangigen Vorhaben zu erreichen, wäre eine Aufstockung der Mittel wünschenswert.

Zu Frage 10:

*Welche Hilfe kann Mitgliedstaaten geboten werden, um sie bei der Finanzierung und Fertigstellung von Vorhaben, für die sie verantwortlich sind, zu unterstützen?*

*Sollte die Einbindung der Privatwirtschaft in die Bereitstellung von Infrastruktur stärker gefördert werden? Wenn ja, wie?*

Das Angebot finanzieller Hilfen der EU an die Mitgliedstaaten muss zuvor von diesen über Zahlungen an die EU aufgebracht werden. Somit verbleibt nur die finanzielle Unterstützung der EU nach dem Zuschussrecht der Gemeinschaft.

Einer stärkeren Beteiligung Privater an der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben steht das Innenministerium aufgeschlossen gegenüber. Allerdings sollte die EU-Kommission hierzu bisherige Erfahrungen zusammenzustellen und gute Praktiken analysieren, bevor eine Entscheidung über die Intensivierung dieses Instruments getroffen wird.

Zu Frage 11:

*Wo liegen die Stärken und Schwächen der bestehenden Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft?*

*Werden neue (ggf. „innovative“) Instrumente benötigt?*

*Wie könnte die kombinierte Nutzung von Gemeinschaftsmitteln rationalisiert werden, um so die TEN-V-Durchführung zu unterstützen?*

Die bestehenden Finanzierungsinstrumente sind dem Bedarf der in der Gemeinschaft unterschiedlichen Bedürfnisse angepasst. Die Belange der Mitgliedstaaten (MS) sind gewahrt. Ein Ausgleich zwischen den MS ist sichergestellt. Über das Zuschusssystem besteht ein Anreizsystem für die MS. Diesen bleibt es überlassen, derartige Angebote wahrzunehmen oder nicht. Daher besteht aus Sicht des Innenministeriums Baden-Württemberg kein Änderungsbedarf. Neue Instrumente werden daher nicht benötigt.

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

Zu Frage 12:

*Wie können bestehende Instrumente nichtfinanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?*

Die Bestellung Europäischer Koordinatoren für vorrangige Vorhaben hat sich nach Auffassung des Innenministeriums Baden-Württemberg bewährt.

Zu Frage 13:

*Welche dieser Optionen bieten sich am ehesten an und aus welchem Grund?*

Die Option 1 bietet sich am ehesten für das TEN-V-Gesamtnetz an. Auf die oben angeführten Kernaussagen wird verwiesen.