

WEB 1/4



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Behörde Stadtentwicklung u. Umwelt, Stadthausbrücke 8, D - 20355 Hamburg

An
Europäische Kommission
GD Energie und Verkehr
TEN-V-

B-1049 BRÜSSEL

Belgien

LAUTEN	CODE:						
A/	13384						
ACTION:	ECHEANCE.						
24 03 2009							
B	A	B	C	D	E	F	G
G	H	I	J	K	L	M	N
O	P	Q	R	S	T	U	V
W	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD
AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL
AM	AN	AO	AP	AQ	AR	AS	AT
AV	AW	AX	AY	AZ	BA	BB	BC
BD	BE	BF	BG	BH	BI	BJ	BK
BL	BM	BN	BO	BP	BQ	BR	BS
BT	BU	BV	BW	BX	BY	BZ	CA
CB	CC	CD	CE	CF	CG	CH	CI
CJ	CK	CL	CM	CN	CO	CP	CQ
CR	CS	CT	CU	CV	CW	CX	CY
CZ	DA	DB	DC	DD	DE	DF	DG
DH	DI	DJ	DK	DL	DM	DN	DO
DP	DQ	DR	DS	DT	DU	DV	DW
DX	DY	DA	DB	DC	DD	DE	DF
DG	DH	DI	DJ	DK	DL	DM	DN
DO	DP	DQ	DR	DS	DT	DU	DV
DW	DX	DY	DA	DB	DC	DD	DE
DF	DG	DH	DI	DJ	DK	DL	DM
DN	DO	DP	DQ	DR	DS	DT	DU
DU	DV	DW	DX	DY	DA	DB	DC
DD	DE	DF	DG	DH	DI	DJ	DK
DD	DE	DF	DG	DH	DI	DJ	DK
DD	DE	DF	DG	DH	DI	DJ	DK

DIRECTORATE B			DATE 6 MARS 2009		
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
ACTION: GS					
AMT für Verkehr und Straßenwesen					
LEITER: DEADLINE: 16/04					

Stadthausbrücke 8
D - 20355 Hamburg
Telefon 040 - 428 40 - 3548/3563 Zentrale - 0
Telefax 040 - 428 40 - 2761
Ansprechpartner Martin Friewald
Zimmer B 511
E-Mail Martin.Friewald@bsu.hamburg.de

Hamburg, den 17.03.2009

Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften TEN-V: Überprüfung der Politik – ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik. KOM(2009) 44 endg.; Ratsdok. 6135/09

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hamburg begrüßt die Offenheit, mit der die Diskussion um eine grundlegende Revision der „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (TEN-T) seitens der EU-Kommission jetzt begonnen wird und nimmt das Angebot gern an, bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Position einbringen zu können.

In Beobachtung und Verfolgung des Entstehens der TEN, der konzeptionellen Modifikationen seit 1996, ihrer Umsetzung in den Mitgliedstaaten sowie der flankierenden Maßnahmen auf europäischer Ebene scheint es aus hiesiger Sicht angebracht, noch stärker als bisher bei der Entwicklung bzw. Priorisierung von Maßnahmen den Gesichtspunkt des gesamteuropäischen Nutzens in den Vordergrund zu stellen. So sollten nach hiesigem Verständnis solche Maßnahmen Priorität genießen, die hoch wertschöpfende Zentren und Metropolregionen der Gemeinschaft verbessert miteinander verknüpfen. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf die so genannten Knoten und Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern gelegt werden, allen voran: die Seehäfen.

Im Sinne der Nachhaltigkeit gilt es, insbesondere die Hinterlandanbindungen europäischer Seehäfen zu stärken, wobei Priorität im Zu- und Ablauf die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße genießen müssen. Dies wäre auch ein Beitrag zu den allgemeinen klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Gemeinschaft, die auch in diesem Teilbereich der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik ihren Niederschlag finden sollten.

Im Hinblick auf die zentrale Bedeutung, die die Seehäfen national wie europäisch für den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhang der Gemeinschaft haben, müssen alle über sie laufenden Verkehre prinzipiell als grenzüberschreitend angesehen werden.

Nur so wird auch zu gewährleisten sein, dass nationale wie europäische Interessen im gemeinsamen Binnenmarkt nicht gegeneinander ausgespielt werden können.

Dies gilt etwa auch im Hinblick auf die Hinterlandverkehre. Hierzu sollte im Rahmen der TEN-Revision die Gleichberechtigung nationaler und grenzüberschreitender Verkehre im Zu- und Ablauf zu den Seehäfen abgesichert werden: „blaue Grenze“ = „grüne Grenze“.

Ko-Finanzierungs- und sonstige flankierende Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene müssen strikt wettbewerbsneutral erfolgen. Ko-Finanzierungsmaßnahmen auf EU-Ebene wirken faktisch wie staatliche Beihilfen, unterliegen aber nicht den gleichen Kontrollmechanismen. Der Nachweis von Wettbewerbsneutralität bei der Gewährung von Ko-Finanzierungsmitteln oder sonstigen flankierenden Maßnahmen muss daher konstitutiver Bestandteil eines Genehmigungsprozesses sein.

Der Aufbau neuer, nicht straßengebundener Güterverkehrsdienste ist mit erheblichen Risiken verbunden. Liniendienste im See-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr sind z. B. nur bei einem Auslastungsgrad zwischen 70 und 90 % dauerhaft rentabel. Die Ko-Finanzierung dieser Dienste mit 30 % der Kosten durch die EU ist für die betroffenen Unternehmen wenig attraktiv, da sie ein erhebliches unternehmerisches Risiko tragen.

Die Vorbereitung von Meeresautobahn-Vorhaben führt bei den Unternehmen zu personalintensiven Vorbereitungen, denen ein adäquater Nutzen für sie gegenüberstehen sollte. Die Reform der Meeresautobahnen sollte daher zu einer Erhöhung der Fördermittel und einer Vereinfachung der Vergabe führen.

Der Vorschlag der Kommission stellt derzeit nur drei Modelle für die grundlegende Revision vor. Denkbar und aus hiesiger Sicht auch grundsätzlich vertretbar wäre allerdings auch der Ansatz, das Engagement der Gemeinschaft im Rahmen der TEN-T grundsätzlich künftig auf die unmittelbar grenzüberschreitenden Teile von Maßnahmen, die auf Initiative benachbarter Mitgliedstaaten hin oder für die Verkehrsknotenpunkte und Seehäfen entwickelt werden, zu beschränken. Die Konzentration auf grenzüberschreitende Operationen würde sich angesichts der knappen Finanzmittel an dem finanziell Machbaren orientieren, gemeinsame technische Regeln und Spezifikationen sowie Interoperabilität fördern und zugleich eine harmonische Entwicklung der Gemeinschaft insbesondere in den Grenzregionen unterstützen.

Die Fortführung des bloßen Zusammenfügens nationaler Verkehrswegeplanungen würde angesichts des enormen Investitionsbedarfes unweigerlich wieder zur Diskussion über Prioritäten führen, bei denen dann Gesichtspunkte je regionaler, nationaler und europäischer spezifischer Prioritäten (etwa im Hinblick auf ökologische, soziale oder ökonomische Aspekte) und der Bedarf an Ausgewogenheit miteinander konkurrieren oder gegeneinander auszugleichen sind (Modell 1 des Kommissionsvorschlages)

Die Entwicklung immer neuer Korridore, die zunehmend auch rein strukturpolitischen Charakter haben werden, würde faktisch zu Lasten der den ökonomischen und sozialen Zusammenhalt gewährleistenden Hauptachsen gehen, deren Ausbau im Bedarfsfalle ohnehin in die Haupt-Zuständigkeit im jeweiligen Mitgliedsstaat fällt (Modell 2 des Kommissionsvorschlages). Anstatt neuer Güterverkehrskorridore sollten bestehende Eisenbahnverkehrswege, die bereits ein hohes zusätzliches Verkehrsverlagerungspotential von der Straße auf die Schiene bergen, ertüchtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Eisenbahnanbindungen der Nordseehäfen nach Südosteuropa. Diese Verkehrswege werden den Anforderungen der „sozioökonomischen Analysen“ gerecht und haben ein hohes wirtschaftliches Nutzungspotential. Dies wäre nach hiesigem Verständnis auch ein positiver Beitrag für eine sinnvolle Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die Subventionierung künstlicher, neu zu schaffender Korridore ohne tragfähiges nachhaltiges wirtschaftliches Konzept ist abzulehnen. Insofern müssen auch TEN- und Kohäsionspolitik sinnvoll aufeinander abgestimmt werden.

Eine methodische Diskussion (die Ergänzung in Modell 3 des Kommissionsvorschlages) birgt die Gefahr eines faktisch dauerhaften Stillstandes im Hinblick auf die Realisierung der TEN-T durch akademisch geleitete Diskurse; letztlich wird es hier – wie bei der Frage der Internalisierung externer Kosten - um politische Entscheidungen gehen.

Schon vor Jahren hat es den TENASSES-Prozess gegeben, in dem u.a. mit einem erheblichen Aufwand die sehr unterschiedlichen Planungsmethoden in den damaligen EU-Mitgliedstaaten erhoben wurden. Auch diese, siehe die Methodik zur Bundesverkehrswegeplanung, unterliegen Modifikationen und Revisionen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Friewald
Senatsdirektor