



LAND BRANDENBURG

Ministerium für  
Infrastruktur und  
Raumordnung

Ministerium für Infrastruktur und  
Raumordnung

I Postfach 60 11 61

I 14411 Potsdam

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN - V

B - 1049 Brüssel  
Belgien

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

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8  
14467 Potsdam

Bearb.: Wilfried Laboor

Gesch-Z.: 40.2

Hausruf: 0331 8668243

Fax: 8407

Internet: [www.mir.brandenburg.de](http://www.mir.brandenburg.de)  
[wilfried.laboor@mir.brandenburg.de](mailto:wilfried.laboor@mir.brandenburg.de)

Tram 90-93, 96, 98, 99  
Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

Potsdam, 21.04.2009

**Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaft TEN - V:  
Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes transeuropäisches  
Verkehrnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik. KOM (2009) 44  
endg.; Ratsdok. 6135 / 09**

**Stellungnahme des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des  
Landes Brandenburg**

Anlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Ministerium begrüßt die von der EU - Kommission eingeleitete offene, europaweite Diskussion um eine grundlegende Revision der „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN - V)“ und nimmt das Angebot gern an, sich aktiv am Konsultationsverfahren zu beteiligen.

Für das Ministerium sind die Fragen der Gestaltung eines integrierten, transeuropäischen Verkehrsnetzes, der grenzüberschreitenden Vereinheitlichung von technischen Anforderungen, Nutzungsbedingungen und Wegweisungen, sowie die Definition der Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Partner in diesem Prozess von außerordentlicher Bedeutung. Insofern verfolgen wir mit großer Aufmerksamkeit die durch das Grünbuch eröffnete Diskussion. Gleichzeitig möchten wir unser großes Interesse zum Ausdruck bringen, auch in den hierauf basierenden, nun folgenden weiterführenden Diskussionsprozess möglichst zeitnah und direkt einbezogen zu werden.

Mit der Stellungnahme unterstützt Brandenburg die strukturelle Option 3 mit zwei Schichten, bestehend aus einem umfassenden Netz (Gesamtnetz) und einem intermodalen „Kernnetz“, das noch definiert werden muss und dessen Prioritäten sich auf die Gestaltung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur ausrichten sollten. Diese Option scheint im Besonderen geeignet,

- wesentliche Engpässe von transnationaler Relevanz mit negativen Auswirkungen für die europäische Wirtschaft aufzuzeigen,
- die Netzbildung mit Verkehrsknoten anstatt „Sackgassen“ durch Verknüpfung der Kernnetzachsen mit den transnationalen Achsen herzustellen,
- die Verkehrsknoten mit europäischer Bedeutung sowie die Hauptstadt – und Metropolregionen zu verknüpfen und damit die Verbindungen mit globalen Märkten durch Entwicklung der europäischen Verkehrsachsen sowie
- intermodale Verbindungen zwischen Häfen und Hinterlandgebieten sicher zu stellen, und somit die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU zu erhöhen.

Der gleichfalls in der Option enthaltene konzeptionelle Pfeiler muss im weiteren Diskussionsprozess noch präzisiert und inhaltlich mit den Mitgliedstaaten abgestimmt werden.

Im Sinne der genannten nachhaltigen Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der allgemeinen Klimaschutz - und umweltpolitischen Zielsetzungen der europäischen Gemeinschaft gilt es, eine leistungsfähige Vernetzung der Verkehrsträger zu erreichen. Eine hohe Priorität für Brandenburg hat dabei die Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit der Region Berlin Brandenburg und ihrer funktionalen Ausstrahlung durch den Ausbau attraktiver und hochwertiger infrastruktureller Schnittstellen und Verbindungen, insbesondere nach Skandinavien, Osteuropa und in den Mittelmeerraum.

Die Stellungnahme des Ministeriums zu den Fragen aus dem Grünbuch zur Überprüfung der Politik im Bereich TEN - V ist diesem Schreiben beigelegt (Anlage). Sie ist insgesamt in der Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg abgestimmt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

M. Jupe

40.2:





**Gemeinsame Stellungnahme der Länder Berlin und Brandenburg zum  
Grünbuch  
TEN – V: Überprüfung der Politik**

**EIN BESSER INTEGRIERTES TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ IM  
DIENST DER GEMEINSAMEN VERKEHRSPOLITIK**

**I. Einleitung**

1. Die Europäische Kommission hat mit dem „Grünbuch TEN - V“ einen öffentlichen Diskussionsprozess über die transeuropäische Verkehrsnetzpolitik initiiert und den Konsultationsprozess eingeleitet. Mit dem Grünbuch wird ein erster Schritt zur Neuausrichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN - V) getan, um sich den zukünftigen politischen und ökonomischen Herausforderungen, wie Herausforderungen des Klimawandels, weiteres wirtschaftliches Wachstum, territorialer Zusammenhalt sowie Stärkung der internationalen Bedeutung Europas, zu stellen. Wichtig ist die kontinuierliche Fortführung der bisherigen Arbeit und die weitere Orientierung an prioritären Zielen wie Klima- und Umweltschutz, Effizienzsteigerung, Verkehrssicherheit und Gefahrenabwehr.  
Bei allen positiven Aspekten des Verkehrs ist es ebenfalls wichtig, den negativen Auswirkungen, wie Flächenzerschneidung, Umweltverschmutzung und Stau - und Lärmbelästigung zu begegnen.
2. Die Debatte über die Aktualisierung der gegenwärtigen TEN - V - Politik ist notwendig, um das Gebiet Mitteleuropas, als Bindeglied zwischen Ostseeraum und Mittelmeerraum (OAE) sowie der europäischen Kernzone und den neuen Mitgliedstaaten entsprechend einzubinden, insbesondere im Hinblick auf eine bessere Koordination mit der territorialen Entwicklung (Territoriale Agenda der Europäischen Union) und Sicherstellung der Verkehrsplanung auf europäischer Ebene. Im Rahmen der Revision der TEN - V- Leitlinien im Jahr 2010 wird es darauf ankommen, die wirtschaftlichen Zentren Deutschlands, insbesondere in Ostdeutschland und die dynamisch wachsenden internationalen Märkte sowie die Hinterlandverbindungen der deutschen Seehäfen in das transeuropäische Verkehrsnetz zu integrieren. Eine Möglichkeit für die Integration - vor allem der neuen Bundesländer in dieses Netz - ist die Verlängerung der bereits bestehenden prioritären Verkehrsachsen 1 und 22 von Dresden nach Berlin und weiter über Rostock / Sassnitz (Mukran) nach Skandinavien.
3. Das Grünbuch der Kommission zu den TEN - V wird grundsätzlich 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. Der Ansatz der Europäischen

Kommission wird geteilt, dass angesichts des Umfangs der Aufgabe Akteure aus möglichst vielen verschiedenen Bereichen eingebunden werden sollen, um sicher zu stellen, dass Wissen, Erfahrung und Sichtweise von Experten und Bürgern ausreichend Berücksichtigung finden.

4. Es wird deutlich, dass bis jetzt die meisten der 30 TEN - V - Prioritätenprojekte in erster Linie eine Zusammenstellung großer und teurer nationaler Verkehrsinfrastrukturprojekte sind. Es sind wichtige räumlich begrenzte Vorhaben, bei denen die Netzauswirkungen nicht immer ausreichend deutlich werden. Die Projekte sollten insgesamt überprüft werden, auch unter dem Aspekt, dass andere Projekte, die nach der EU - Erweiterung notwendig geworden sind, auf der Prioritätenliste fehlen.

Was dringend gebraucht wird, sind intelligente Lösungen und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der EU und deren Weiterentwicklung in den nächsten 10 bis 20 Jahren.

5. Die Länder Berlin und Brandenburg begrüßen die Intention der Kommission, die Klimaschutzziele künftig ins Zentrum der TEN - V - Politik zu stellen. Diese Neuausrichtung der TEN - V - Politik sollte auf die im Rahmen der EU - Nachhaltigkeitsstrategie im Juni 2006 beschlossenen Ziele des Europäischen Rates (u. a. Entkopplung des Wirtschaftswachstums von der Verkehrsnachfrage, Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Internalisierung externer Kosten) ausgerichtet werden. Dabei sind politische Maßnahmen zur Nachfragesteuerung von entscheidender Bedeutung und sollten insbesondere auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zielen. Allerdings ist in den Aussagen der Kommission eine gewisse Diskrepanz zwischen der verkehrspolitischen Ausrichtung auf den Klimaschutz und dem Anspruch auf eine verbesserte Umsetzung von TEN - V - Projekten zu verzeichnen. So wird zwar in Bezug zur erwarteten Verkehrsnachfrage auf die zunehmende Bedeutung politischer Maßnahmen zur Nachfragesteuerung hingewiesen, in den Ausführungen zum Fragenkatalog taucht dieser Aspekt jedoch nicht auf.
6. Im Kontext zu den klimaschutzpolitischen Anforderungen an die TEN - V - Politik wird es als sachgerecht und notwendig angesehen, die anstehende Revision der TEN - V - Leitlinien einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen. Dabei sollte auch das TERM - Indikatorensystem (Transport and Environment Reporting Mechanism), das von der Europäischen Umweltagentur zur Prüfung der Umweltbelange im Verkehr verwendet wird, zu Grunde gelegt werden.

## II. Zu den vom Grünbuch aufgeworfenen Fragen bzw. Diskussionspunkten

### F 1 Sollte die Bewertung des bisherigen TEN - V - Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?

Die bisherigen Leitlinien für die TEN-V enthalten zwei im Charakter unterschiedliche Ebenen. Die erste Ebene ist eine Gesamtnetzebene. Sie stellt die vorhandene Netzinfrastruktur der verschiedenen Verkehrsträger ohne Wertungen oder Abstufungen dar. Grundlage hier sind die Informationen und Intentionen der einzelnen Mitgliedstaaten.

Die zweite Ebene ist eine Projekt - und Investitionsebene. Sie soll, basierend

auf dem Gesamtnetz, Vorhaben von gemeinsamem Interesse darstellen. Die Kommission orientiert sich dabei besonders auf die ausgewählten 30 vorrangigen Vorhaben, die eingeordnet in die TEN - V räumlich begrenzte, konkrete Probleme lösen sollen. Vorrangiges Projekt kann nur werden, wer die Notwendigkeit als bedeutsame Investition nachweist. Die Wirkungen auf den Modal Split im Gesamtnetz durch sektorale Förderung eines Verkehrsträgers, die Auswirkungen auf die räumlichen Entwicklungen, Fragen des territorialen Zusammenhalts werden nicht deutlich problematisiert. In dieser bestehenden Form sind die TEN - V nicht ausreichend zukunftsfähig.

Vielmehr bedarf es mit Blick auf die Klimaschutzpolitischen Anforderungen an die TEN - V - Politik einer detaillierteren Betrachtung der zu erwarteten Verkehrsnachfrage, wobei neben der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung des Weltrohölpreises politische Maßnahmen zur Nachfragesteuerung durch Infrastrukturentgelte bzw. durch die Internalisierung externer Kosten an Bedeutung zunehmen. Da verkehrspolitische Maßnahmen erheblichen Einfluss auf die nationalstaatlichen Verkehrsprognosen und damit auf die Verkehrsmengen und die Verteilung auf die Verkehrsträger haben, und diese wiederum maßgebliche Eingangsgrößen für den Nutzen von Verkehrsinvestitionen sind, ergibt sich bei der transnationalen Verkehrsinfrastrukturplanung europäischer Harmonisierungsbedarf. Dabei sind auf europäischer Ebene - wie eingangs dargestellt - die Entkopplung des Wirtschaftswachstums von der Verkehrsnachfrage sowie die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wesentliche Ziele einer nachhaltigen und damit zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit einer europäischen Koordinierung der Verkehrsnachfrageprognosen für den internationalen Luft - und Seeverkehr sowie den transeuropäischen Landverkehr gesehen.

Die Definition von gemeinsamen Interessen muss zudem über die reine Investitionsbetrachtung hinausgehen. Sie muss, zusätzlich zum Gesamtnetz, durch eine Betrachtung europäisch wichtiger Verkehrsnetze, ihrer multimodalen Verknüpfungen, verbunden mit der Gewährleistung einheitlicher und transparenter Nutzungsbedingungen, ergänzt werden. Basierend auf dieser Netzbeurteilung können die vorrangigen Vorhaben effektiver abgeleitet bzw. ermittelt und ihr europäischer Mehrwert deutlicher dargestellt werden.

Entscheidungen zu Verkehrsinfrastrukturprojekten sollten sich auf eine gründliche Kosten - Nutzen - Analyse (KNA) stützen, das Bewertungsverfahren sollte transparent und nachvollziehbar sein. Die KNA ist hier nicht als alleiniges und Ausschlag gebendes Auswahlkriterium anzusehen. Bei der Auswahl prioritärer Maßnahmen sollten ebenso Aspekte einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung (z.B. EUREK, TEAU, ESPON - Untersuchungen, Interreg - Projekte) sowie der Grundsatz der Nachhaltigkeit und ein grenzübergreifender europäischer Mehrwert Beachtung finden.

Die Kommission wird aufgefordert, ihre Anstrengungen dahingehend zu intensivieren, eine bessere Koordination der territorialen Entwicklung (Territoriale Agenda der Europäischen Union) und der Verkehrsplanung auf europäischer Ebene sicherzustellen. Dabei müssen die großen Unterschiede zwischen Berg -, Küsten - / Inselregionen, Gebieten in zentraler Lage oder Randlage und anderen grenzüberschreitenden Gebieten berücksichtigt werden.

**F 2 Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?**

Unterstützt wird die im Grünbuch vorgeschlagene strukturelle Option (3) für die Ausgestaltung der TEN – V, d.h., zwei Ebenen: Gesamtnetz und „Kernnetz“.

Das Gesamtnetz ist für alle Mitgliedstaaten eine wichtige Ebene. Auf dieser „nationalen“ Ebene, die zu einem europäischen Gesamtnetz zusammengefügt wurde, werden auf der Ebene der Mitgliedstaaten Fragen der Verkehrsentwicklung und der Netzgestaltung entschieden. Die Gesamnetzebene sollte daher als wichtiger Teil der TEN - V erhalten bleiben. Kurz gefasst dient das Kernnetz der großräumigen europäischen Vernetzung, das Gesamtnetz zur Anbindung der Fläche an das Kernnetz und sichert damit die Zugangsfunktion (Erreichbarkeit) für die Regionen. Ein wesentlicher Nachteil war bisher, dass die Mittel auf Gemeinschaftsebene fehlen, um die vollständige und termingerechte Fertigstellung der Vorhaben des Gesamtnetzes sicherzustellen. Durch die Neustrukturierung steigt die Verantwortung der Mitgliedstaaten und damit auch die Realität der Umsetzung wirklich wichtiger Vorhaben in diesem Netz.

**F 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?**

Ausgewählte Infrastrukturtrassen und Verkehrskorridore, die eine besondere Bedeutung für die verkehrliche Vernetzung der europäischen Staaten, für die Entwicklung der europäischen Regionen und eine nachhaltige europäische Mobilität haben, sollten in einem „Vorrangigen Netz“ (Kernnetz) besonders herausgehoben werden.

Für die Entscheidung zur Aufnahme von Trassen und Korridoren in das Kernnetz sollen in der EU allgemein anerkannte Kriterien zu Grunde gelegt werden. Aus unserer Sicht sollte das Kernnetz:

- kohärent, nachhaltig, energieeffizient und multimodal sein,
- die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturachsen mit einem räumlich ausgeglichenen Netz verbinden,
- und für Mitteleuropa direkte Nord - Süd - Verbindungen zwischen Skandinavien und der Adria herstellen.

Dieses Kernnetz muss die die Metropolen Europas, die wirtschaftlichen Kerngebiete und die Regionen multimodal und unter prioritärer Einbeziehung umweltschonender Verkehrsträger, miteinander verbinden. Wichtig für das Kernnetz ist eine europäische Standardisierung für die technische Umsetzung, für die Nutzungsbedingungen, die Gestaltung der Sicherheitsanforderungen sowie bei den Wegweisungen u. ä..

Das Kernnetz sollte mit dem Ziel der Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit funktional ausgerichtet werden. Mögliche räumliche und verkehrliche Ansätze für ein solches (funktionales) Kernnetz könnten sein:

- Ansprechen wesentlicher Engpässe von transnationaler Relevanz, die direkte Schäden für die europäische Wirtschaft erzeugen,
- Netzbildung mit Verkehrsknoten, anstatt „Sackgassen“ durch Verknüpfung der Kernnetzachsen mit den transnationalen Achsen zu einem Netz,
- Verknüpfung der Verkehrsknoten mit Europäischer Bedeutung sowie der Hauptstadt - und Metropolregionen, d.h., Sicherstellung von Verbindungen mit globalen Märkten durch Entwicklung der europäischen Verkehrsachsen,
- Aufbau neuer durchgehender Nord - Süd - Verbindungen, auch zur Verknüpfung der strategischen Großregionen Ostseeraum und Mittelmeerunion,
- Sicherstellung intermodaler Verbindungen zwischen Häfen und Hinterlandgebieten (in einer ausgeglichenen Art und Weise zwischen Ostsee und Adria), wobei die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU erhöht wird,
- nachhaltige energieeffiziente Verkehrslösungen für alle Betriebsarten (Personenverkehr, Logistik, Bahn und Straße, Motorways of the Sea, nationale Wasserstraßen und Verkehrsflughäfen),
- ERMTS, Fragen der Interoperabilität etc.,
- Intelligente Verkehrssysteme (ITS) für die Erleichterung eines sicheren Verkehrsmanagements und
- globaler Kampf gegen Klimaveränderungen.

Ebenso hat die Einschätzung des „Europäischen Mehrwertes“ bei der Auswahl der Komponenten für das TEN - V - Kernnetz eine hohe Bedeutung, insbesondere in Bezug auf:

- die europäischen / grenzüberschreitenden Auswirkungen des Projektes,
- die Nachhaltigkeit (Unterstützung der Multi - Modalität) des Projektes,
- das wirtschaftliche Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit des Projektes entsprechend der Lissaboner Strategie (wachsende Beschäftigung),
- Kohäsion des Projektes (Stimulierung der wirtschaftlichen Entwicklung und Integration von Staaten in die EU, soziale und territoriale Kohäsion),
- ein räumlich ausgeglichenes Netz hinsichtlich der Umsetzung der Territorialen Agenda der EU und ESPON sowie der INTERREG – Ergebnisse.

Die Einführung und Definition eines TEN - V - Kernnetzes, verbunden mit europaweit geltenden bzw. angestrebten Standards, würde die bisherige TEN - V - Politik würdigen und auf ein neues Niveau heben. Die TEN - V könnten dadurch strategischer ausgerichtet und direkt mit räumlichen und verkehrspolitischen Zielen verknüpft werden. Die Darlegungen der Kommission im Grünbuch zu dieser Frage in Richtung Optimierung der Nutzung bestehender Infrastrukturkapazitäten und Flexibilisierung des Konzeptes der Vorhaben von gemeinsamen Interesses werden ausdrücklich unterstützt. Insbesondere bei der Bahn lässt sich die Effizienz der bestehenden Infrastruktur innerhalb der TEN - V deutlich erhöhen, da bei transnationalen Verbindungen die Probleme an der Schnittstelle Grenze durch fehlende Interoperabilität und zeitaufwändiges Ordnungsrecht

oft größer sind als die Rückstände bei der Infrastruktur. Damit würde auch die Wirkung der Verkehrspolitik im Rahmen der EU - Kohäsionspolitik, der Umsetzung der Zielstellungen zum territorialen Zusammenhalt insgesamt deutlicher bzw. stärker werden. Auch würde für die Bürger Europas die gegenseitige Erreichbarkeit sichtbarer, besser und der verbindende europäische Charakter dieser grenzüberschreitenden Infrastruktur deutlicher.

**F 4 Wäre dieser flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamen Interesse 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?**

Die Flexibilisierung beruht auf einem neuen Ansatz. Es werden nicht mehr kleinere Abschnitte von Verkehrsstrassen als prioritäre Vorhaben definiert. Nunmehr werden auf der Grundlage eines definierten europäischen Kernnetzes, einer Analyse und der daraus erkennbaren Stärken und Schwächen im Kernnetz selbst und in seiner Verknüpfung mit dem Gesamtnetz die Vorhaben abgeleitet. Der Mehrwert dieser Vorhaben für die Verbesserung der Erreichbarkeit in Europa, aber auch für die Verbesserung der nationalen Verkehrsangebote wird transparenter und für alle Beteiligte nachvollziehbarer. Die Wahrscheinlichkeit, dass nicht mehr vordergründig Prestigevorhaben, sondern die Vorhaben mit dem größten Mehrwert ausgewählt werden, steigt, da die Möglichkeiten zur Verknüpfung von einzelstaatlichen Interessen mit den europäischen Vorstellungen zur Entwicklung der Verkehrskorridore und zur Entlastung bereits überlasteter Verkehrskorridore und zur Effizienzerhöhung der Nutzung vorhandener und neuer Infrastrukturen zunehmen.

Durch die generelle Netzbetrachtung, verbunden mit der Verknüpfung der Teilnetze in Verkehrsknoten, der Einbindung von Vorhaben in bestehende Netze und Netzknoten, können die unterschiedlichen Erfordernisse von Personen – und Güterverkehr, der Güterverkehrslogistik, die speziellen Anforderungen von Flughäfen und Häfen sowie generell die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger von Anfang an berücksichtigt werden. Das ist für die Betrachtung von Verkehrskorridoren von Vorteil.

Zur Entwicklung von Meeresautobahnen bedarf es der Festlegung von Zielen, Umfang und Kriterien für eine breite öffentliche Unterstützung, um öffentliche und private Initiativen anzuregen. Der Umweltaspekt der Meeresautobahnen sollte hervorgehoben werden, möglichst als Teil des Konzeptes der „Grünen Güterverkehrskorridors“.

Die Schaffung eines modernen, effizienten Güterverkehrs - und Logistiksystems in Europa muss auf EU - Ebene weiter Priorität haben. Es ist daher nur folgerichtig, dass nicht nur die Mitgliedstaaten sondern auch die EU (KOM) zahlreiche Maßnahmepakete und Vorhaben angestoßen hat, mit denen die Verkehrssysteme effizienter und der Verkehr damit nachhaltiger organisiert werden können.

**F 5 Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzept für den künftigen TEN - V - Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren**

### Aspekte sollten berücksichtigt werden?

Grundvoraussetzung, dass den genannten verschiedenen Aspekten ausreichend Rechnung getragen wird, ist die Analyse der Verkehrsströme und der Verkehrsnetze, deren Leistungsfähigkeit und Belastungen. Auf dieser Basis können Maßnahmen zur Netzentwicklung, zur Effizienzsteigerung der Netze, zur Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger und zur Entwicklung von Angeboten zur Entlastung überlasteter Verkehrskorridore sowie zur besseren Verknüpfung europäischer Regionen getroffen werden. Allerdings werden einige Aspekte, die die Kommission anführt, kritisch gesehen. So werden vorliegende Prognosen zum Verkehrswachstum, insbesondere im Güterverkehr bzw. Luftverkehr, vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftskrise nicht hinterfragt. Die Internalisierung der externen Kosten im Verkehrssektor könnte künftig als ein zusätzliches Finanzierungsinstrument im Hinblick auf die Umsetzung einer nachhaltigen EU-Verkehrspolitik entwickelt werden. Daneben könnten Wettbewerbsverzerrungen abgebaut und umweltverträgliche Verkehrsträger besser gestellt werden.

Innerhalb des Gesamtkonzeptes für den künftigen TEN - V - Aufbau ist es von Bedeutung den Informationsaustausch im intermodalen Verkehr zu ermöglichen, die Interaktion zwischen weicher und harter Infrastruktur (Informationssysteme, z. B. ERTMS, ITS, Galileo) zu fördern und zu unterstützen, die Interoperabilität, grüne logistische Lösungen, intermodale Verbindungen und Drehkreuze und das Mobilitätsmanagement zu verbessern.

Bis heute ist auf EU - Ebene keine einheitliche Strategie für die Nutzung von Intelligenten Transportsystemen (ITS) erkennbar, obwohl die politischen Leitlinien zu Transport - und Güterverkehrszielen der EU dies erlauben würden und für alle Verkehrsträger zulassen. Eine europaweit durchgeführte Installation von ITS könnte wichtige Beiträge zu Sicherheitsfragen, Stauvermeidung und -management und zu umweltpolitischen Herausforderungen liefern.

Intelligente Transportsysteme sind bisher zwar auf allen territorialen Ebenen eingeführt worden, haben jedoch europaweit nur Stückwerkcharakter. Vorhandenes ITS - Potenzial und europaweite Anwendungsdimension liegen noch weit auseinander. Das EU - Rahmenwerk für ITS muss grenzübergreifend angewendet und wirksam werden und den Konzessionsbesitzern eine Anwendbarkeit und Nutzung auf allen territorialen Ebenen ermöglichen. Dies sollte bei der anstehenden TEN - V - Revision berücksichtigt werden.

**F 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?**

Im Grünbuch sind die Vorteile und Chancen bezüglich der Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen ausreichend dargelegt. Diese setzen die Verfügbarkeit spezieller Infrastrukturen, die Möglichkeit ihrer sicheren und diskriminierungsfreien Nutzung sowie europaweit gültige Standards voraus. Nur so lassen

sich Anwendungsmöglichkeiten entwickeln, um damit die Sicherheit und Effizienz der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur insgesamt zu verbessern.

**F 7 Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur) Vorhabens von gemeinsamen Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist diese Konzeption inhaltlich zu fassen?**

Die im Grünbuch dargelegte Position, dass die Definition eines TEN - V- Kernnetzes die Grundlage für die Entfaltung verschiedener innovativer Ansätze zur Entwicklung und Nutzung der Infrastruktur sein kann, wird geteilt. Voraussetzung ist aber eine ausgewogene räumliche Struktur des Kernnetzes und der genannte Einschluss einer „konzeptionellen Säule“ als Grundlage für die weitere Ermittlung von Vorhaben, Korridoren und Netzplänen. Damit wird die strategische Ausrichtung der TEN - V- Politik unterstrichen und die Möglichkeit geschaffen, gemeinschaftliche Ziele der Verkehrspolitik, in Verbindung mit anderen Politikbereichen offensiv umzusetzen.

**F 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?**

TEN - V - Politik war bisher vorwiegend eine Politik der Definition vorrangiger solitärer Investitionsprojekte. Davon muss abgewichen und umgelenkt werden zu einer Politik der Gestaltung eines ausgewogenen europäischen Verkehrsnetzes, in die Fragen der Nutzungsbedingungen, Nutzungseffizienz, des Umweltschutzes und der europäischen Standardisierung eingeschlossen sind. Für die Bürger der Gemeinschaft wird damit die Politik zunehmend transparenter, begreifbar und erlebbar. Es reicht nicht aus, sich auf das Gesamtnetz konzentrieren. Es muss ein im europäischen Sinne orientiertes Kernnetz definiert und festgelegt werden. Die Begründungen und Erläuterungen sind bereits in den Antworten auf die vorausgegangenen Fragen geliefert worden.

Investitionen und damit auch Entscheidungen zu prioritären (Einzel)Projekten bleiben auch weiterhin sehr wichtig. Grundsätzlich sollten die Mitgliedstaaten verantwortlich sein für die Gestaltung und Entwicklung des jeweiligen nationalen Teils eines künftigen Kernnetzes. Hierbei sollten für die Mitgliedstaaten Grundanforderungen und Standards für die Gestaltung, den Bau und die Ausstattung der Infrastruktur verbindlich vorgegeben werden. Dafür erhalten die Staaten die Möglichkeit, für diese Maßnahmen europäische Mittel aus den verschiedenen EU - Fonds einzusetzen.

Prioritäre Projekte im Rahmen des Kernnetzes sollten auf Antrag der Mitgliedstaaten und nach Prüfung durch die Kommission benannt werden. Sie sollen im Netz die Bedingungen für einen grenzüberschreitenden Verkehr verbessern. Damit würde der transnationale Charakter dieser Vorhaben deutlicher sichtbar und der europäische Mehrwert für die Bürger auch besser erkennbar. Wesentlicher Bestandteil des Projektantrages müssen der Realisierungszeitraum und Finanzierungsvorstellungen sein. Mit der Anerkennung als prioritäres Projekt müssen verbindlichere Regelungen zur Übernahme von Zuständigkeiten bzw. Verantwortlichkeiten durch die Antragsteller festgelegt werden. Die TEN - Mittel sollten vor allem für prioritäre Vorhaben eingesetzt werden.

Die Ausweisung eines TEN - V - Kernnetzes auf EU - Ebene ist machbar und auch zu empfehlen. Ein Kernnetz auf Gemeinschaftsebene würde eine Konzentration der Gemeinschaftsinstrumente (Finanz - und Koordinierungsinstrumente) auf vollständige Fertigstellung dieses Netzes ermöglichen und die Effizienz, Sichtbarkeit und Glaubwürdigkeit der Politik verbessern. Zudem hätte ein Kernnetz größeres Potenzial für eine tatsächliche Netzwirkung und stärkeren Nachdruck auf Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Fertigstellung des Netzes.

**F 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?**

Die Verantwortung der Mitgliedstaaten für den Erhalt und die Gestaltung des Gesamtverkehrsnetzes bleibt unabhängig von einem künftigen Kernnetz weiterhin bestehen. Die europäischen Finanzmittel sollten aber vorrangig auf das Kernnetz und ggf. ergänzend auf ausgewählte Infrastrukturen, zur ausgewogenen Anbindung der Regionen, konzentriert werden.

Die Nutzung von verschiedenen Finanzierungsformen sollte ermöglicht werden. Den Mitgliedstaaten bzw. den Projektträgern sollten jedoch die Entscheidungen darüber, auf Grund der jeweils spezifischen Bedingungen, überlassen bleiben.

**F 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?**

Die Gemeinschaftshilfen für die Mitgliedstaaten sind bekannt. Es sollten keine neuen Formen oder zusätzliche Möglichkeiten geschaffen werden. Die Angebote der europäischen Institutionen, insbesondere der Europäischen Investitionsbank (EIB), im Vorfeld beratend und unterstützend tätig zu werden, sollten überprüft und ggf. erweitert werden. Bei herausgehobenen Projekten zu Korridorentwicklungen sollte die Berufung von Koordinatoren für notwendige Absicherung sorgen.

Die Rolle der von der Kommission bereits bestellten europäischen Koordinatoren sollte gestärkt und erweitert werden, um die Durchführung weiterer wichtiger TEN - V - Vorhaben anzuregen (in Verbindung mit einer gezielten Finanzierung aus EU - Finanzierungsinstrumenten). Dabei sollte schwierigen grenzübergreifenden Abschnitten besondere Bedeutung beigemessen werden, um so die Erfolgsaussichten für das gesamte Vorhaben zu erhöhen.

Es muss beachtet werden, dass für eine Ko - Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch TEN - V - Mittel, Mittel aus dem Kohäsions - und dem Regionalfonds sowie durch die EIB folgende Kriterien zur Anwendung kommen, wie:

- wirtschaftliche Lebensfähigkeit,
- ökologische Nachhaltigkeit,

- Transparenz für die Steuerzahler und Beteiligung der Bürger (Partnerschaftsprinzip).

Die Kommission sollte aufgefordert werden, z. B. die Nutzung von neuen Finanzplänen wie PPP und potenzielle Kombination von EU - Mitteln zu erleichtern, um die Realisierung von TEN - V - Komponenten in den Mitgliedstaaten zu unterstützen. Es sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Finanzausstattung insgesamt und prioritären Projekten gesichert werden.

**F 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?**

Es ist nicht absehbar, dass sich die finanziellen Möglichkeiten zur Unterstützung von Verkehrsprojekten durch die Kommission verbessern werden. Insofern kann es bei der Diskussion nur um einen effizienteren Mitteleinsatz, verbunden mit weniger Bürokratie, gehen.

Die jetzigen Finanzierungsinstrumente sind nicht in der Lage, eine rechtzeitige Vollendung aller Projekte zu garantieren. Ein Ende weiterer Planungsprozesse würde zu einer immensen Mittelfreisetzung führen. Der Europäische Rat sollte stärker als bisher auf mehr Kohärenz zwischen Forderungen für TEN - V - Projekte und Entscheidungen zu den TEN - V - Budgets achten. Eine Revision des jährlichen Programms für Fördermittel für das Trans - European Transport Network (TEN - V) ist zu unterstützen, so dass auch solchen Vorhaben zusätzliche Berücksichtigung zuteil wird, die die Prioritätenprojekte ergänzen.

Es sollten Möglichkeiten der Selbstfinanzierung durch besondere Nutzungsentgelte für die Erleichterung der Durchführung von Vorhaben geprüft werden.

**F 12 Wie können bestehende Instrumente nichtfinanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?**

Durch die Erhöhung der Verantwortung der Mitgliedstaaten kann in Verbindung mit der vorgenannten besseren Beratung und ggf. neu organisierten Entscheidungsformen und Koordinierungsverfahren von Vorhaben eine höhere Qualität erreicht werden. Dabei hat sich der Einsatz von Korridorkoordinatoren bewährt. Wie schon zur Frage 10 dargelegt, sollte ihre Rolle gestärkt werden. Andere Formen der Koordinierung sollten immer im Einzelfall geprüft werden, wobei Entscheidungen stets dem Subsidiaritätsprinzip unterliegen.

Benchmarking sollte immer Bestandteil des Diskussionsprozesses zur Vorbereitung von Infrastrukturprojekten sein.

**F 13 Welche dieser Optionen bietet sich am ehesten an und aus welchem Grund?**

Für die zukünftige Gestaltung der TEN - V bietet sich die unter (3) dargelegte Option „Zwei - Ebenen - Struktur“ mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das ein - geographisch festgelegtes - vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst am ehesten an, um die Integration der verschiedenen Aspek-

te der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Die Begründung wurde schon mit in den Antworten zu den Fragen 1 - 5 dargelegt. Wichtige Argumente für diese o. g. Option sind:

- die Beibehaltung des Gesamtnetzes, aber in einer anderen Form in Verantwortung der Mitgliedstaaten,
- die Definition eines europäisch geprägten Kernnetzes, das die europäische Erreichbarkeit der Metropolen, Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkte und der Regionen mit vereinheitlichten Nutzungsbedingungen und Standards sichert,
- die weitere Entwicklung dieses Netzes stimuliert und
- dazu die Konzentration der finanziellen Mittel auf europäisch bedeutsame Investitionen / Projekte ermöglicht.

