



LAND
BRANDENBURG



Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Postfach 60 07 52 | 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

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

Bearb.: Herr Trautmann
Zeichen: GL 2.21
Hausruf: 0331-866-8726
Fax: 0331-866-8703
Werner.Trautmann@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de

Potsdam, 2. April 2009

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

Stellungnahme der Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg

Anlagen Stellungnahme der Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg
(in deutscher und englischer Sprache)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg 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.

Im Sinne der Nachhaltigkeit und der klima - und umweltpolitischen Zielsetzungen der europäischen Gemeinschaft gilt es, die hoch wertschöpfenden Zentren und Metropolregionen der Gemeinschaft besser miteinander zu verknüpfen. Es ist somit eine leistungsfähige Vernetzung der Hauptstadtregion und der Metropole Berlin mit allen Verkehrsträgern im europäischen Rahmen zu erreichen.

Dienstsitze

GL AL/SAL/GL 1-5	14467 Potsdam	Lindenstraße 34a
GL 5	15236 Frankfurt/Oder	Müllroser Chaussee 50
GL 6	03046 Cottbus	Gulbener Straße 24

Telefon	Fax
0331-866-0	0331-866-8703
0335-560-0	0335-560-3118
0355-7828-0	0355-7828-192

ÖPNV & Tram

Tram X93, X98, 90, 92, 96, Bus 695
Tram 3, 4
Bus 16

Hohe Priorität hat die Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg als Netzknoten in der Mitte Europas. Wichtig ist auch die Verbesserung der funktionalen Ausstrahlung der Metropole Berlin durch Ausbau attraktiver und hochwertiger infrastruktureller Schnittstellen und Verbindungen, insbesondere nach Skandinavien, Osteuropa und in den Mittelmeerraum.

Aus Sicht der Metropolregion Berlin - Brandenburg wird die strukturelle Option 3 der TEN - V - Gestaltung unterstützt und priorisiert. Sie erscheint besonders geeignet, die Verkehrsknoten mit europäischer Bedeutung sowie die Hauptstadt - und Metropolregionen zu verknüpfen.

Die Stellungnahme der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg zu den Fragen aus dem Entwurf des Grünbuches TEN - V: Überprüfung der Politik - ist diesem Schreiben beigelegt (Anlage).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Stattjes





LAND
BRANDENBURG



Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Postfach 60 07 52 | 14411 Potsdam

European Commission
GD Energy and Transport
TEN - V

B - 1049 Brussels
Belgium

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

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

Resp.: Mr Trautmann
Ref.: GL 2.21
Direct: 0331-866-8726
Facsimile 0331-866-8703
Werner.Trautmann@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de

Potsdam, 23. April 2009

**Green Paper of the Commission of the European Community TEN-T:
Revision of Politics – A better integrated trans-European transport
network serving the common transport policy KOM (2009) 44 final;
council directive 6135 / 09**

Comment of the capital region of Berlin – Brandenburg

Annexes Comment of the capital region of Berlin – Brandenburg
(German and English versions)

Dear Sir or Madam,

the Capital Region of Berlin-Brandenburg welcomes the open pan-European discussion, initiated by the EU-commission, on a fundamental revision of the „Guidelines for the establishment of a trans-European transport network (TEN-T)“ and accepts the offer to participate actively in the consultation procedure.

With regard to the sustainability of the objectives of climate and environmental policy of the European community it is the task to better connect the value creating centres and metropolitan regions of the community with each other. By this, an efficient networking of the metropolitan region and of the metropolis Berlin with all modes of transport shall be reached within the European framework.

Dienstsitze

GL AL/SAL/GL 1-5	14467 Potsdam	Lindenstraße 34a
GL 5	15236 Frankfurt/Oder	Müllroser Chaussee 50
GL 6	03046 Cottbus	Gulbener Straße 24

Telefon	Fax
0331-866-0	0331-866-8703
0335-560-0	0335-560-3118
0355-7828-0	0355-7828-192

ÖPNV & Tram

Tram X93, X98, 90, 92, 96, Bus 695
Tram 3, 4
Bus 16

High priority has been given to the improvement of the international accessibility of the capital region Berlin-Brandenburg as a hub in the centre of Europe. It is also of importance to improve the functional attractiveness of the metropolis Berlin by extending attractive and high-quality infrastructural interfaces and connections, in particular into the direction of Scandinavia, East Europe and the Mediterranean region.

The metropolitan region of Berlin - Brandenburg supports and prioritises the structural option 3 of TEN-T. It seems to be particularly appropriate to connect the transport nodes being of European importance as well as the capital and metropolitan regions.

The comment of the capital region of Berlin-Brandenburg on the questions included in the draft of the Green Paper TEN-T: Revision of politics – is attached to this letter (annex).

Yours sincerely,
By order,


Steinfjes

Stellungnahme der Hauptstadtregion
Berlin - 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

<p>F 1 Sollte die Bewertung des bisherigen TEN - V - Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?</p>
--

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 an-

deren 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 Gesamtnetzebene 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 Aspekte 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.

**Statement of the Capital region Berlin - Brandenburg on the Green Paper
TEN-T: Revision of politics**

**A BETTER INTEGRATED TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK SERVING THE
COMMON TRANSPORT POLICY**

I. Introduction

1. Based on the Green Paper TEN-T" the European Commission initiated a public process of discussion on the trans-European transport policy and started a process of consultation. The Green Paper is a first step towards a new orientation of the trans-European transport network (TEN-T) to face the future political and economic challenges such as the challenges of climate change, of further economic growth, territorial cohesion as well as strengthening the international importance of Europe. The permanent continuation of the previous work and the further orientation towards priority targets such as climate and environmental protection. Increase of efficiency, transport safety and danger prevention are important issues.
In considering all positive aspects of transport it is also of importance to tackle the negative effects such as fragmentation by roads, environmental pollution and congestions and noise pollution.
2. The debate on updating the present TEN-T-policy is necessary in order to integrate the region of Central Europe, as a linking element between the Baltic Sea Region and the Mediterranean region (OAE) as well as of the European core zone and the new member states accordingly, in particular with regard to a better coordination with the territorial development (Territorial Agenda of the European Union) and guaranteeing transport planning at European level. Within the framework of revising the TEN-T-guidelines in 2010 it will be decisive to integrate the economic centres of Germany, in particular in East Germany and the dynamically growing international markets as well as the hinterland connections of the German sea ports in the trans-European transport network. An extension of the already existing priority transport axes 1 and 22 from Dresden to Berlin and then further Rostock/Sassnitz (Mukran) to Scandinavia is one opportunity for integration, in particular of the new federal states in this network.
3. The Green Paper of the Commission on the TEN-T is basically welcomed. The objective to review fundamentally the transport infrastructure of the EU and politics in the field of TEN-T according to the present and future challenges with regard to transport and mobility as well as financial, economic, regional, social, safety-related and ecological challenges is supported. The approach of the European Commission is supported meaning that due to the scope of the tasks to be performed as much stakeholders as possible coming from as many as different possible fields shall be integrated to guarantee that knowledge, experience and perspective of experts and citizens shall be taken into account sufficiently.
4. It has become clear that up to now most of the 30 TEN-T priority projects are mainly a compilation of comprehensive and expensive national transport infrastructure projects. They are important spatially restricted projects at which the effects of the network have not always become clear to a sufficient extent. The projects should be checked in total, also in considering the aspect that other projects that became necessary after the EU-enlargement are missing on the priority list.
Intelligent solutions and investments in the transport infrastructure of the EU and their further development in the next 10 to 20 years are urgently needed.
5. The federal states of Berlin and Brandenburg welcome the intention of the Commission that the TEN-T-policy will focus on the objectives of climate protection. This new orientation of the TEN-T-policy should be directed towards the objectives of

the European Council adapted within the framework of the strategies of sustainability in June 2006 (among others “decoupling” of the economic growth from the transport demand, shifting of traffics to environmentally friendly modes of transport, internalization of external costs). In this regard, political measures on controlling the demand are of decisive importance and should mainly aim at shifting freight traffic from road to rail. However, certain discrepancy is noticed in the statements of the commission between the transport-political orientation towards climate protection and the claim for an improved implementation of the TEN-T-projects. Reference is made to the increasing importance of political measures on controlling the demand concerning the transport demand to be expected, however, this aspect is not included in the remarks on the catalogue of questions.

6. Within the context on the political requirements on climate protection it is considered to be appropriate and necessary to examine the forthcoming revision of the TEN-T-guidelines in terms of a Strategic Environmental Test. This should also base on the TERM-indicator system (Transport and Environment Reporting Mechanism) used by the European Environmental Agency to check environmental issues in the field of transport.

<p>Question 1 Should the assessment of the previous TEN-T extension by the Commission consider any further factors?</p>
--

The previous guidelines for TEN-T include two levels being different as regards their character. The first level is an overall network level. It presents the existing network infrastructure of the different modes of transport without any assessments or graduations. The information and intentions of the individual member states form the basis thereof.

The second level is a project and investment level. It shall, based on the overall network, present projects of common interest. In this respect, the Commission orientates particularly towards the selected 30 priority projects, which, integrated in the TEN-T, shall solve spatially restricted, precise problems. Only projects justifying the necessity being an important investment can become a priority project. The influence on the modal split in the overall network by sectoral promotion of a mode of transport, the effects on the spatial developments, issues of territorial cohesion have not been clearly put up for discussion. In such an existing form the TEN-T are not sufficiently sustainable.

Moreover, with regard to the political requirements for climate protection concerning the TEN-T-policy a detailed consideration of the transport demand to be expected is necessary whereas the importance of political measures on controlling demand by infrastructure compensations or respectively by the internalization of external costs increases apart from the economic development and the development of the global crude oil price is increasing. Since transport-political measures have had considerable influence on the nation state transport forecasts and thus on the transport volumes and the distribution on the modes of transport and since those ones are essential initial values for the use of transport investments there is a European demand for harmonisation in the field of transnational transport infrastructure planning. In this regard, the decoupling of economic growth from the transport demand as well as transport shifting to environmentally friendly modes of transport are – as already stated above – essential targets of a sustainable and thus future-related transport infrastructure development at European level. Behind this background, the necessity of European coordination of the forecasts on transport demand has been identified for the international air and maritime transport as well as for the trans-European ground transport.

The definition of common interests has also to be integrated in the pure consideration of investments. It has, in addition to the overall network, to be supplemented by considering transport networks being important at European level, by their multimodal links connected

with guaranteeing uniform and transparent conditions of use. Based on this consideration of the network the priority projects can be derived or ascertained more efficiently and their European added value can be presented more clearly.

Decisions on transport infrastructure projects should base on a profound cost-benefit analysis, the procedure of assessment should be a transparent and comprehensible one. This analysis is not to be regarded as the only and decisive criterion of selection. When selecting priority measures also aspects of a balanced spatial development (e.g. EUREK, TEAU, ESPON-investigations, Interreg-projects) shall be considered as well as the principle of sustainability and a border-crossing European added value.

The Commission is requested to intensify its efforts aiming at ensuring better coordination of the territorial development (Territorial Agenda of the European Union) and of transport planning at European level. In the respect, the huge differences between mountainous, costal and island regions, regions at central locations or on the outskirts and other border-crossing areas have to be taken into consideration.

Question 2 What arguments do exist in favour of or against maintaining the overall network and how can the respective disadvantages of the individual concepts be balanced?

The structural option (3) for the arrangement of the TEN-T, i.e. two levels: overall network and “core network” proposed in the Green Paper is supported.

The overall network is an important level for all member states. At this “national” level that was joined together to form a European overall network issues of transport development and the arrangement of networks are decided at member state level. The overall network level should therefore be maintained as an important part of TEN-T. In brief, the core network aims at the extensive European networking, the overall network aims at connecting the space with the core network and thus ensures the access function (accessibility) for the regions. Up to now it has been an essential disadvantage that the funds have been missing at community level to guarantee the entire completion on schedule of the projects of the overall network. The new structuring of the projects increases the responsibility of the member states and thus the reality of implementing really important projects in this network.

Question 3 Would the approach of a priority network be better than the present approach of the priority projects? If not, why and what are the special strengths of the latter? If yes, what (further) advantages could come along with a priority network and how should it be arranged?

Selected infrastructure routes and transport corridors being of particular importance for the networking of the European countries in terms of transport, for the development of the European regions and a sustainable European mobility should be particularly stressed in a “Priority network” (core network).

As regards the decision on integrating routes and corridors in the core network generally accepted criteria shall be taken as a basis in the EU. From our point of view, the core network should:

- be coherent, sustainable, energy efficient and multi-modal,
- connect the essential transport infrastructures with a spatially balanced network,
- establish direct North-South connections between Scandinavia and the Adriatic.

This core network must connect the metropolises of Europe, the economic core regions and the regions in a multi-modal way and by integrating environmentally friendly modes of transport in terms of priority with each other. The European standardisation for the technical implementation, for the conditions of use, the organisation of the safety requirements as well as for instruction on how to proceed, etc. is important for the core network.

The core network should be geared to the objective of strengthening the European competitiveness in functional terms. Possible spatial and transport approaches for such a (functional) core network could be:

- addressing essential bottlenecks of transnational relevance causing direct damages for the European economy;
- network formation with transport nodes instead of “dead-end streets” by connecting the core network axes with national axes to form one network,
- connection of transport nodes of European importance as well as of the capital and metropolitan regions, i.e. ensuring the connection with global markets by developing the European transport axes,
- establishment of new direct North-South-connections, also for connecting the strategic big regions of the Baltic Sea Region and the Mediterranean Union,
- guaranteeing inter-modal connections between ports and hinterland areas (in a balanced way between Baltic Sea and Adriatic Sea), in doing so the global competitiveness of the EU will be increased,
- sustainable energy-efficient transport solutions for all modes of operation (passenger traffic, logistics, rail and road, Motorways of the Sea, national waterways and airports),
- ERMTS, issues on interoperability, etc.
- Intelligent Transport Systems (ITS) for facilitating a safe transport management and
- Global fight against climate changes.

The assessment of the “European added value” is also of high importance when selecting the components for the TEN-T core network, in particular regarding:

- the European/border-crossing effects of the project,
- the sustainability (supporting the multi-modality) of the project,
- the economic growth and the competitiveness according to the Lisbon strategy (increasing employment),
- the cohesion of the project (stimulation of the economic development and integration of countries in the EU, social and territorial cohesion),
- a spatially balanced network in terms of implementing the Territorial Agenda of EU and ESPON as well as of the INTERREG results.

The introduction and definition of a TEN-T core network connected with European-wide applicable or planned standards would highly value the previous TEN-T policy and would raise the level. By this, the TEN-T could be arranged more strategically and directly connected with spatial and transport-political objectives. The statements of the Commission in the Green Paper on this issue are expressively supported concerning the optimisation of the use of existing infrastructural capacities and flexibilisation of the concept of the projects of common interest. In particular the efficiency of the existing rail infrastructure can be considerably increased within the TEN-T, because – as regards transnational connections - the problems at the interface border are often bigger due to missing interoperability and time-consuming administrative law than the deficiencies in the infrastructure. By this, the effect of transport policy would become generally more clearly and stronger within the framework of the EU-cohesion policy, the implementation of the objectives on territorial cohesion. And the

mutual accessibility would become more visible and better for the citizens of Europe and the linking European character of this border-crossing infrastructure would become clearer.

Question 4 Would this flexible approach for ascertaining projects of common interest be appropriate for a policy that normally bases strongly on the decisions of the individual countries on investments in the infrastructure? What further advantages and disadvantages could it have and how could it be involved best in the planning activities at community level?

The flexibilisation bases on a new approach. Smaller parts of transport routes are not any longer defined as priority projects. Now, the projects are derived based on a defined European core network, an analysis and the thus resulting strengths and weaknesses in the core network itself. The added value of these projects for improving the accessibility in Europe, but also for improving the national transport offers becomes more transparent and more comprehensible for all parties involved. The probability that now prestige projects are not selected any longer, but such projects having the highest added value is increasing because the opportunities for connecting the interests of individual countries with the European ideas on developing the transport corridors and relieving already overloaded transport corridors and on the increase of efficiency of the use of existing and new infrastructures increase as well.

By the general consideration of the network, connected with linking the partial networks in transport nodes, the integration of projects in existing networks and network nodes the special requirements of passenger and freight transport, of freight transport logistics, the special requirements of airports and ports as well as generally the various requirements of the different modes of transport are taken into consideration from the very beginning. This is advantageous for considering transport corridors.

In order to develop motorways of the sea targets, scope and criteria have to be fixed for broad public support to encourage public and private initiatives. The environmental aspect of the motorways of the sea should be emphasised, if possible, as part of the concept of the "Green freight transport corridor".

At EU-level, further priority has to be given to the creation of a modern, efficient freight transport and logistics system in Europe. It is therefore logical that not only the member states, but also the EU (KOM) have initiated numerous packages of measures and projects with which the transport systems could become more efficient and the transport could be organised in a more sustainable manner.

Question 5 How can the various aspects mentioned before be taken best into account within the overall concept for the future TEN-T establishment? What further aspects should be taken into consideration?

The analysis of the transport flow and of the transport networks, their efficiency and strains form the basic precondition for sufficiently consideration of the mentioned various aspects. On this basis, measures on network development, on increasing the efficiency of the networks, on shifting transport to more environmentally friendly modes of transport and on the development of offers to relieve overloaded transport corridors as well as on a better connection of European regions can be taken. However, some aspects mentioned by the Commission are considered to be critical ones. Existing forecasts on the growth of transport, in particular in freight transport or air transport are not being challenged behind the background of the current economic crisis. The internalization of the external costs in the transport sector could be developed as an additional financing tool with regard to a sustainable transport policy. Apart from this, distortion of competition could be reduced and environmentally friendly modes of transport could be better positioned.

Within the overall concept for the future TEN-T-establishment it is important to enable the exchange of information in inter-modal transport, to promote and support the interaction between soft and hard infrastructure (information systems, e.g. ERMTS, ITS, Galileo). A European-wide installation of ITS could deliver important contributions to safety issues, avoiding and managing congestions and to environmental-political challenges.

Intelligent transport systems have been introduced at all territorial levels, but have got only a patchwork character at European level. Existing ITS-potential and European-wide application dimension are still far away from each other. The EU framework for ITS has to be applied in a border-crossing manner and must become efficient and enable the holders of concession to apply and use it at all territorial levels. This should be taken into consideration at the forthcoming TEN-T-revision.

Question 6 How can IVS - as part of the TEN-T - improve the functioning of transport systems? How can investments in Galileo and EGNOS pay off in the form of a gain in efficiency and an optimal balance of the transport demand? How could IVS contribute to the establishment of a multi-modal TEN-T? How can the existing opportunities be extended within the framework of the TEN-T financing in order to support most efficiently the implementation of the plan on the ERMTS –introduction within the period of time covered by the next financial plan?

The Green Paper states sufficiently the advantages and chances regarding the development of intelligent transport systems. Those ones require the availability of special infrastructures, the opportunity of their safe and non-discriminating application as well as standards being applicable at European level. Only by this, opportunities of application can be developed to improve safety and efficiency of the application of the transport infrastructure in total.

Question 7 Does an extension of the concept of an (infrastructural) project of common interest become necessary due to the shifting of the borders between infrastructure and vehicles or the provision of infrastructure and the kind of its use? If yes, what about the content of this concept?

The position stated in the Green Paper that the definition of a TEN-T-core network could be the basis for forming various innovative approaches on development and use of the infrastructure is shared. However, it is a prerequisite to have a balanced spatial structure of the core network and the mentioned integration of a “conceptual column” as a basis for the further determination of projects, corridors and network plans. This underlines the strategic orientation of the TEN-T policy and by this the opportunity is given to implement actively common objectives of transport policy in connection with other political fields.

Question 8 Would this core network be “feasible” at community level and what advantages and disadvantages would it entail? What methods should be used for its conception?

TEN-T policy has been mainly a policy of defining priority solitary investment projects. This has to be changed and an orientation towards a policy of establishing a balanced European transport network has to be realised by integrating issues of conditions of use, efficiency of use, of environmental protection and European standardisation. By this, politics become more transparent, tangible and lively for the citizens of the community. It is not enough to focus on the overall network. A core network focused on Europe has to be defined and fixed. The explanations and statements have already been delivery by answering the given questions.

Investments and thus also decisions on priority (individual) projects remain to be of high importance as well. Basically, the member states should be responsible for the arrangement and development of the respective national part of a future core network. In this regard, basic requirements and standards for the arrangement, the establishment and equipment of the infrastructure have to be provided for in a binding manner. In turn, the countries get the opportunity to use European funds for these measures coming from various EU-funds.

Priority projects within the framework of the core network should be denominated upon application of the member states and after being checked by the Commission. They shall improve the conditions for border-crossing transport in the network. By this, the transnational character of this project would become more visible and the European added value could be better identified by the citizens. The period of implantation and the financing plans must be essential parts of the project application. Upon recognition as a priority project binding provisions on taking over competences and responsibilities have to be fixed by the applicants. The TEN-funds should be mainly used for priority projects.

The identification of a TEN-T core network at EU level is feasible and also recommendable. A core network at community level would enable the concentration of the community tools (financing and coordinating tools) on the entire completion of this network and improve efficiency, visibility and credibility of policy. Furthermore, a core network would have higher potential for a real network effect and stronger emphasis on the obligation of the member states for completing the network.

Question 9 How can the demand for funds of the TEN-T as a whole be covered in the short, medium and long term? What forms of financing – public or private – satisfies best, at Community or member state level, which aspects of the TEN-T-establishment?

The responsibility of the member states for maintaining and arranging the overall transport network remains independent of a future core network. The European financial means should be mainly focused on the core network and, if necessary, on selected infrastructures on the balanced connection of the regions.

The use of different forms of financing should be enabled. The decisions on this issue, based on the respective specific condition, should be left to the member states or the project body.

Question 10 What kind of aid can be offered to the member states to support them in financing and completing projects they are responsible for. Should the integration of private economy in providing infrastructure be supported to a greater extent? If yes, how?

The community aids for the member states have been known. New forms or additional opportunities should not be created. The offers of the European institutions, in particular of the European Investment Bank, should be checked, and if necessary, extended. The appointment of coordinators should lead to a certain guarantee for priority projects on corridor developments.

The role of the coordinators already appointed by the Commission should be strengthened and extended in order to stimulate the performance of further important TEN-T-projects (in connection with purposeful financing from EU-financing instruments). In this regard, special importance should be given to difficult border-crossing areas to increase the chance of success for the entire project.

It has to be taken into account that the following criteria will be used for co-financing transport projects by TEN-T-funds, funds from the cohesion and regional funds as well as by EIB such as:

- economic durability,
- ecological sustainability,
- transparency for the tax payer and participation of the citizens (principle of partnership).

The Commission shall be requested, e.g. to facilitate the use of new financial plans like PPP and potential combination of EU-funds to support the realisation of TEN-T-components in the member states. A balanced relation between financial equipment in general and priority projects should be ensured.

Question 11 Where are the strengths and weaknesses of the existing financing tools of the Community? Are new (if necessary, innovative”) tools required? How could the combined use of community funds be rationalised in order to support the TEN-T-implementation?

It is not conceivable that the financial opportunities on supporting transport projects will be improved by the Commission. Insofar, the discussion could only be on a more efficient use of funds related to less bureaucracy.

The present financial tools are not appropriate to guarantee the completion of all projects in due time. An end of further planning processes would lead to an immense release of funds. The European Council should pay attention to more coherence between the requirements for TEN-T-projects and decisions on TEN-T-budgets to a greater extent. A revision of the annual programme for subsidies for the Trans-European Transport Network (TEN-T) has to be supported so that also such projects will be additionally taken into consideration that supplement priority projects.

Opportunities of self-financing by better compensation fees should be checked as regards facilitating the performance of projects.

Question 12 How can existing tools of non-financial nature be improved and which new tools could be introduced?

By increasing the responsibility of the member states higher quality can be obtained in connection with the before mentioned consultation and, if necessary, newly organised forms of decisions and coordination procedures of projects. In the respect, the “use” of corridor coordinators has been well proven. As already stated in question 10 their role should be strengthened. Other forms of coordination should always be checked in the individual case whereas any decision is always subject to the principle of subsidiarity.

Benchmarking should always be part of the process of discussion for preparing infrastructure projects.

Question 13 Which of these offers is most appropriate and why?

As regards the future arrangement of the TEN-T the option “Two-levels-structure” mentioned in (3) with an overall network and a core network comprising a geographically fixed priority network and a conceptional column would be most appropriate to support the integration of the different aspects of the common transport policy and transport infrastructure.

The reasons have already been stated by answering the questions 1 – 5. Important arguments for the above-mentioned option are:

- maintaining the overall network, but in a different form within the responsibility of the member states,

- the definition of a core network marked by European features ensuring the European accessibility of the metropolises, of settlement and economic focal points and of the regions with uniformed conditions of use and standards,
- stimulating the further development of this network,
- enabling the concentration of the financial means on investments/projects being important at European level.