

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

An die
Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Unit B.1

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

Name
Andreas Beer

Telefon
089/2162-2645

Telefax
089/2162-3645

E-Mail
Andreas.Beer@stmwivt.bayern.de

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
KOM(2009) 44 endg.

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen
VII/1-3165a/33/6

München,
30.04.2009

Öffentliche Konsultation zum Grünbuch TEN-V Stellungnahme des Freistaats Bayern

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Freistaat Bayern begrüßt die Vorlage des Grünbuchs „TEN-V: Überprüfung der Politik“. Wir halten die Bestandsaufnahme der Kommission für zutreffend und teilen die Auffassung, dass das TEN-V einer grundlegenden Überprüfung unterzogen werden sollte, wobei jedoch bisherige Erfolge und Priorisierungen nicht in Frage gestellt werden sollen.

Zu den einzelnen Aspekten nehmen wir wie folgt Stellung und bitten um Berücksichtigung bei den Überlegungen zur Weiterentwicklung der TEN-Politik.

Zu Frage 1

Das TEN-V spielt eine wichtige Rolle im Rahmen der Lissabon-Strategie. Auch der Verkehrssektor muss dem Klimawandel Rechnung tragen, v. a. durch Stärkung der Schiene im Langstreckenverkehr. Bayern sieht aber den Ansatz der Kommission skeptisch, das TEN-V einseitig den Klimaschutzziele unterzuordnen. Es sollte vielmehr als verkehrspolitisches In-

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München
Öffentliche Verkehrsmittel: U4, U5 (Lehel); 17, 100 (Nationalmuseum/Haus der Kunst)

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de



strument im Sinne der Nachhaltigkeit auf die Vereinbarkeit ökonomischer und ökologischer Aspekte ausgerichtet werden.

Wir hoffen, dass Kommission und Mitgliedstaaten künftig besser als bisher ihre Infrastrukturplanungen und Investitionsentscheidungen abstimmen, um einen effizienteren Einsatz von Gemeinschaftsmitteln, nationalen Geldern und Eigenmitteln der Vorhabenträger zu erreichen.

Zu Frage 2

Im Sinne der Subsidiarität sollte ernsthaft geprüft werden, ob die Förderung nicht-vorrangiger Vorhaben („Gesamtnetz“) aus TEN-Mitteln erforderlich ist. Sofern deren Finanzierung aus Kohäsions-, EFRE- und nationalen Mitteln möglich ist, könnte auf das TEN-V-Gesamtnetz verzichtet werden.

Zu Frage 3

Bayern unterstützt die Aussage, wonach die vorrangigen TEN-V-Vorhaben auf Multimodalität und Nachhaltigkeit ausgerichtet werden sollen. Einem Primat der Klimaschutzpolitik stehen wir kritisch gegenüber (s. Antwort auf Frage 1).

Hierzu sollten stärker als bisher Investitionen an den Verknüpfungsstellen der vorrangigen Vorhaben gefördert werden (Beispiel: „Truderinger Kurve“ zur Verbindung der Strecken München – Mühldorf [PP 17] und München – Rosenheim – Kufstein [PP 1]). Vergleichsweise kleine Maßnahmen können zu einer Entlastung von Knotenpunkten beitragen und die Leistungsfähigkeit der verknüpften Strecken erheblich erhöhen.

Eine Ausdehnung der vorrangigen Vorhaben hin zu einem Vorrangnetz ist für Bayern insoweit vorstellbar, als hierdurch der Fokus stärker als bisher auf Knotenpunkte gelegt werden kann. Allerdings sollte im Falle der Einführung eines Vorrangnetzes sichergestellt werden, dass die bisherigen prioritären Streckenabschnitte sowie die genannten Knoten gegenüber neu hinzukommenden Abschnitten bevorzugt behandelt werden, da bereits jetzt die vorhandenen Mittel nicht ausreichen, um die Vorhaben von europäischem Interesse in einem angemessenen Zeitrahmen zu verwirklichen.

Der Ansatz, wie bei den Binnenwasserstraßen auch für andere Verkehrsträger Zielstandards zu definieren, um einen effizienten durchgehenden Einsatz von Fahrzeugen zu gewährleisten, wird von Bayern begrüßt.

Zu Frage 4

Bayern nimmt die Idee einer „konzeptionellen Säule“ zur Kenntnis. Wir stimmen dem Erfordernis einer optimierten Nutzung bestehender Infrastrukturen und einer starken Bedarfsorientierung bei der Planung zu. Allerdings erscheinen die Formulierungen zu abstrakt für eine fundierte Bewertung. Wir sind besorgt, dass eine nicht hinreichend konkret ausgestaltete „konzeptionelle Säule“ zur Relativierung der infrastrukturellen Dimension des TEN-V führen und damit dessen Umsetzung erschweren könnte, und regen daher an, hiervon abzusehen.

Sollte dieser Ansatz dennoch weiterverfolgt werden, müsste die Kommission vor der Entscheidung zumindest anhand expliziter Beispiele klarstellen, welche Aktionen hierdurch initiiert werden sollen und welche Rolle die Gemeinschaft hier spielen soll.

Zu Frage 5

Bayern erkennt die unterschiedlichen Bedürfnisse von Personen- und Güterverkehr – vor allem auf der Schiene – an. Da die theoretisch wünschenswerte Entmischung der Verkehre praktisch nur in Ausnahmefällen umsetzbar sein wird, sollte das TEN-V dazu beitragen, durch die Errichtung von Überholgleisen und mehrgleisigen Abschnitten die Kapazitäten hochbelasteter Mischverkehrsstrecken auszuweiten.

Bayern teilt die Einschätzung der Kommission hinsichtlich der Relevanz von Flughäfen. Die Anbindung internationaler Verkehrsflughäfen sollte in die vorrangigen TEN-V-Vorhaben integriert werden.

Hinsichtlich der Seehäfen plädieren wir dafür, bei der Förderung mit TEN-Mitteln besonderes Augenmerk auf deren landseitige Vernetzung untereinander zu legen. Durch ausreichende und verlässliche Landverbindungen kann eine bessere Aufgabenverteilung zwischen den Nordsee- und den Mittelmeerhäfen erreicht werden. Dies trägt dazu bei, zeitraubende Umwe-

ge auf dem Seeweg (z. B. von und nach Fernost) zu vermeiden und die Häfen sowie ihre Hinterlandanbindungen gleichmäßiger auszulasten.

Bayern begrüßt die Aussagen der Kommission zur Güterverkehrslogistik. Wir schlagen vor, die Errichtung multimodaler Terminals an wichtigen Verkehrsknoten entlang der vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu fördern, um durch die Gewährleistung eines reibungslosen Güterumschlags in den Terminals die Transportkette bis in die Regionen und Städte zu ergänzen, sodass eine Verlagerung auf die Schiene erleichtert wird.

Zu Frage 6

Bayern unterstützt den verstärkten Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) zur effizienten Erreichung der im Grünbuch dargestellten politischen Ziele. Eine TEN-Förderung sollte nach den bisherigen Grundsätzen möglich bleiben.

Die Ausrüstung von Eisenbahnstrecken mit ERTMS sollte wie bisher als Intermodalitätskriterium bei der Projektauswahl maßgeblich berücksichtigt und finanziell unterstützt werden.

Zu Frage 7

Bayern hält eine Erweiterung der Vorhabens-Definition für nicht erforderlich. Es geht davon aus, dass die Kommission auch weiterhin nicht plant, im Zuge der ETCS-Einführung Schienenfahrzeuge aus TEN-Mitteln zu fördern.

Zu Frage 8

Bayern verweist auf die Antwort auf Frage 4 und sieht angesichts der Unklarheit der „konzeptionellen Säule“ keinen Mehrwert eines „Kernnetzes“.

Zu Frage 9

Bayern hält eine erhebliche Aufstockung der Gemeinschaftsmittel aus der TEN-Haushaltlinie für unabdingbar, um eine zeitgerechte Umsetzung der vorrangigen Vorhaben zu erreichen. Gerade die Schienenmagistralen in Mitteleuropa können von Kohäsionsmitteln und anderen EU-Geldern nicht profitieren; sie müssen aber auch im Interesse der am Rande der EU liegenden Gebiete leistungsfähig ausgebaut werden. Wir hoffen, dass der Rat

einer Dotierung entsprechend den Vorschlägen der Europäischen Kommission zustimmen wird.

Zu Frage 10

Bayern regt an, dass die Kommission für die Planung im Einzelfall eine über 50 % hinausgehende Förderung im Wege einer Vorfinanzierung ausreichen könnte, wenn dies zur koordinierten Verwirklichung eines vorrangigen TEN-V-Vorhabens erforderlich ist. Dies würde es erlauben, unabhängig von der Finanzierung des Baues die notwendigen Vorarbeiten auch insoweit in die Wege zu leiten, als beispielsweise in Deutschland kein eigenes Budget für Planungen im Schienenbereich zur Verfügung steht.

Bayern steht einer stärkeren Beteiligung Privater an der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben aufgeschlossen gegenüber. Wir bitten die Kommission, bisherige Erfahrungen zusammenzustellen und gute Praktiken zu analysieren, bevor eine Entscheidung über die Intensivierung dieses Instruments getroffen wird.

Zu Frage 11

Bayern sieht den größten Wert der Gemeinschaftsfinanzierung darin, dass die Kommission den Mitteleinsatz auf vorrangige TEN-V-Vorhaben konzentriert und somit gezielt die Verwirklichung von Abschnitten beschleunigt, deren Bedeutung über die Ebene der Mitgliedstaaten hinausgeht.

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

Zu Frage 12

Die Bestellung Europäischer Koordinatoren für die wichtigsten vorrangigen TEN-V-Vorhaben hat sich (beispielsweise bei den vorrangigen Vorhaben Nr. 1 Berlin – Palermo und Nr. 17 Paris – Bratislava in Person von Karel Van Miert bzw. Péter Balázs) als sehr effizient erwiesen und bewährt. Die Rolle der Koordinatoren sollte beibehalten und beispielsweise bei der Beurteilung von TEN-Förderanträgen gestärkt werden. Weitere Koordinatoren

sollten nur für Vorhaben bestellt werden, deren europäischer Nutzen mindestens so groß ist wie bei den bisher berücksichtigten Vorhaben.

Die über die bloße Infrastruktur hinausgehende „Korridorkoordinierung“ findet beim PP 1 in Form der „Brennerkorridor-Plattform“ (BCP) bereits statt. Sie könnte als Vorbild dienen und sollte im Rahmen bestehender vorrangiger Vorhaben umgesetzt werden, um eine Konkurrenz zwischen Koordinatoren auszuschließen.

Zu Frage 13

Bayern steht der Option 3 (Gesamtnetz und Zwei-Säulen-Kernnetz) kritisch gegenüber (siehe Antwort auf Frage 4).

Wir sprechen uns daher dafür aus, das TEN-V auf eine Ebene zu reduzieren (Option 2). Auf diese Weise wird der europäische Mehrwert durch Konzentration auf die vorrangigen Vorhaben am besten sichtbar, und dem Grundsatz der Subsidiarität wird optimal Rechnung getragen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Bechtold

Leitender Ministerialrat