

# Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

## Stellungnahme zu Kapitel 3

Ziffer	Thesen	Stellungnahme
1	Anforderungen bei der Planung des Gesamtnetzes (GN)	
1.1	Referenz für die Raumplanung	<p>Hier stellt sich die Frage nach dem Primat von Raumplanung und Verkehrsplanung; zwischen beiden kann es zu erheblichen Konflikten kommen, die dann auf politischer Ebene gelöst werden müssen.</p> <p>Das Beispiel der deutschen Bahnanbindung an die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ, Projekt 20 des TEN-V) zeigt: Die aus Gründen der Sparsamkeit angestrebte Ertüchtigung der Bestandstrasse ist inkompatibel mit den Vorgaben/Zielen der Raumordnung; sie kollidiert mit der vom Tourismus abhängigen Wirtschaftsbasis der Region zwischen Fehmarnbelt und Lübeck und externalisiert wirtschaftliche und soziale Kosten zu Lasten der Bevölkerung. Deswegen gibt es in der betroffenen Bevölkerung wachsenden Widerstand gegen das Gesamtvorhaben und bei der Landespolitik Überlegungen, ob der Bau einer neuen, sozialverträglicheren Bahntrasse gefordert werden müsste.</p>
1.2	Geografische Referenz für andere Politikbereiche	Auch in diesem Bezugssystem wird die regionale Politik auf Beachtung der Subsidiarität bestehen und ihre eigenen Vorstellungen, Handlungsfreiheit und Interessen nicht durch Netzplanungen „von oben“ einengen lassen.
1.3	Berücksichtigung von EU-Rechtsvorschriften und –Maßnahmen im Umweltbereich, insbesondere zum Schutz biologischer Vielfalt	Der Schutz der betroffenen Bürger müsste hier ebenfalls ausdrücklich erwähnt werden. Und dabei geht es nicht nur um das Schutzgut Gesundheit sondern auch um Erhaltung der allgemeinen Lebensbedingungen und Wirtschaftsbasis in den Verkehrskorridoren
1.4	Schaffung der technischen und rechtlichen Voraussetzungen für Interoperabilität und Sicherheit	Dazu gehören auch die institutionellen Voraussetzungen
1.5	Anpassung der technischen Standards in Hinblick auf eine effektive Integration der Verkehrsträger mit dem Ziel, eine Ko-Modalität „von Tür zu Tür“ zu erreichen.	Bei der Vielzahl der bestehenden nationalen Standards wird diese Forderung grundsätzlich unterstützt. Es stellt sich hier auch die Frage nach der Definition von „effektive Integration“ und den entsprechenden Beurteilungskriterien.
1.6	Das GN sollte alle EU-Regionen angemessen verbinden, mehrere Verkehrsträger umfassen und die Infrastrukturbasis für ko-modale Dienste für Fahrgäste und Fracht bilden.	Hier stellt sich die Frage nach den Beurteilungskriterien für die Angemessenheit der Verbindungen zwischen den Regionen. Wird es eine einheitliche „Angemessenheit“ oder dabei Bandbreiten für die Güte der Verbindungen geben?
1.7	Da das GN die Basisebene des TEN-V-Netzes darstellt, muss es sämtliche Elemente des künftigen Kernnetzes abdecken.	Im Grundsatz wünschenswert aber auf das gesamte GN als Forderung schwer umsetzbar.

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

1.8	Das künftige GN wird das derzeitige GN zum Ausgangspunkt nehmen und es unter Berücksichtigung der Fortschritte bei seiner Verwirklichung aktualisieren und erforderlichenfalls an eine veränderte nationale Planung anpassen	Schwachpunkt: Hier stellt sich die institutionelle Frage der oftmals zeitaufwändigen Abstimmung von nationaler Planung und mit jener der EU. Das erfordert Mechanismen für die Beschleunigung solcher Abstimmungen.
1.9	Das künftige GN wird, wo es erforderlich ist, durch ausgewählte, genau definierte fehlende Verbindungen und Knotenpunkte ergänzt, insbesondere in den seit 2004 der EU beigetretenen Mitgliedstaaten, um eine einheitliche Netzplanung und die Verbindung der nationalen Netze zu gewährleisten	Dies setzt zunächst eine umfassende und eingehende Prüfung des GN voraus. Ein solche Arbeit kann nicht von Expertengruppen erledigt werden, wie seinerzeit die „hochrangige Gruppe“ unter K. van Miert, die eher politisch-programmatisch und visionär arbeitete. Ein Vorbild könnte das Vorgehen für die Erarbeitung des deutschen BVWP durch Einschaltung von Gutachterbüros sein. Diese müssen aber nach den gleichen methodischen Vorgaben die Vorarbeiten erledigen.
1.10	Beseitigung von Stichstrecken („Sackgassen“) und isolierten Strecken	Hierbei müssen sorgfältig die möglichen zukünftigen Umbrüche bei den verschiedenen Verkehrsträgern infolge von Ressourcenverknappung geprüft und ggfs. berücksichtigt werden. Es ist durchaus möglich, dass es z.B. zukünftig erneuten Bedarf für in der Vergangenheit aufgegebene Bahnstrecken geben wird.
1.11	Voraussetzung für jedes Element des Gesamtnetzes ist die Einhaltung der einschlägigen EU-Vorschriften für den Verkehr und andere Sektoren, einschließlich der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, die Sicherheit von Tunneln usw.	Dies ist eine selbstverständliche Voraussetzung für ein europäisches GN
2	Planung des Kernnetzes (KN)	
2.1	Das KN wird aus Knotenpunkten (KP) und Verbindungen von höchster strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung in der gesamten EU bestehen. Es wird sämtliche Verkehrsträger sowie intelligente Verkehrssysteme umfassen und – in ausreichend flexibler Form – weitere Infrastrukturelemente beinhalten, die im Hinblick auf verschiedene politische Ziele im Verkehrssektor und anderen Sektoren unerlässlich sind. Nicht zuletzt ist es wichtig, dass Ost und West, alte und neue Mitgliedstaaten miteinander verbunden werden.	<p>Zu Satz 1: Wie und von wem sollen die Beurteilungskriterien für die Festlegung der KP mit höchster strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung definiert werden?</p> <p>Zu Satz 2: Die Einbeziehung von „weiteren Infrastrukturelementen“ klingt hier reichlich nach einer salvatorischen Klausel zum Einstieg in eine Eventualplanung (contingency planning), weil man sich nicht sicher ist, welche anderen Infrastrukturelemente zusätzlich von Relevanz sein könnten.</p> <p>Zu Satz 3: Diese Forderung ist nur zu unterstützen. Dabei stellt sich vor allem aber die Frage, wie die neuen Mitgliedstaaten in ihrer sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung verstärkt gefördert werden sollen.</p>
2.2	Das künftige TEN-V-Netz sollte mit einer stärker strategischen Ausrichtung an zentrale	

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

	Infrastrukturen in Drittländern angebunden werden. Dies sollte zu Maßnahmen auf drei Ebenen führen:	
2.2a	Integration der Netze der Kandidatenländer in das TEN-V-Netz, auf der Grundlage der Ergebnisse bilateraler Verhandlungen und zur Vorbereitung auf die neuen Planungsmethoden;	Dies sollte mit eine wichtige Voraussetzung für die Aufnahme neuer Mitgliedstaaten bilden. Das impliziert aber auch, dass diese neuen Mitglieder bei den notwendigen Integrationsprojekten von der EU unterstützt werden müssen.
2.2.b	Verbindung zwischen dem TEN-V-Netz und Netzen in Drittländern, insbesondere Nachbarländern, mit denen die EU einen regelmäßigen Dialog über Infrastrukturen führt, bei dem es auch um die Ermittlung prioritärer Projekte entlang der wichtigsten Achsen geht, sowie insbesondere – im Rahmen der Schaffung eines Netzes – Verbindung mit dem künftigen transmediterranen Netz	Eine im Grundsatz zu begrüßende Zielsetzung. Hier kommt z.B. Russland als wichtiger Brücke zum Fernen Osten besondere Bedeutung als Partner zu.
2.2c	Angemessene Koordinierung der Infrastrukturentwicklung, die über die Verbindungen an gemeinsamen Landesgrenzen hinausgeht.	Hier stellt sich die Frage, anhand welcher Kriterien die „angemessene Koordinierung“ beurteilt werden soll. Sicherlich wird dabei die Prognose über die zukünftige Entwicklung der Austauschbeziehungen mit dem jeweiligen Drittland eine Rolle spielen.
2.3	Die Planung eines Kernnetzes soll andererseits nicht zu einem neuen Infrastrukturprogramm von enormem Umfang führen. Es soll vielmehr die Grundlage für ein effizientes, weniger kohlenstoffintensives, sicheres und vor Gefahren geschütztes Verkehrssystem bilden, wobei die Kontinuität laufender Projekte gesichert, der Beseitigung wichtiger Engpässe die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt und weitgehend auf bestehenden Infrastrukturen aufgebaut wird.	<p>Der Grundsatz nach Satz 1 wird von uns unterstützt.</p> <p>Satz 2 enthält die fragwürdige Forderung nach Kontinuität der Durchführung laufender Projekte. Wie das Beispiel von Projekt 20 (Fehmarnbelt Eisenbahnachse, FFBQ) demonstriert, sollten laufende, aber höchst umstrittene Projekte dringend überprüft werden. Die bisher zur offiziellen Justifikation von Projekt 20 erstellten wirtschaftlichen Analysen sind schon allein von der Methodik her mangelhaft (Doppelrechnung bei den Projekterträgen, teilweise falsche Annahmen bzw. unberücksichtigte negative externe Effekte). Die Schätzungen zum Verkehrsaufkommen sind (wie so oft) unrealistisch hoch, die Investitionskosten viel zu niedrig angesetzt. Das ursprüngliche PPP-Konzept scheiterte im Wesentlichen an diesen Schwächen, weil letztere beim Interessenbekundungsverfahren vom Privatsektor richtig erkannt wurden. Die immer wieder vorgetragene Forderung der Projektskeptiker nach einer umfassenden, ergebnisoffenen Neubewertung des gesamten Projekts, nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht, wurde bis heute nicht erfüllt. Es besteht ein großes Risiko, dass Projekt 20 netto zu erheblichem gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Schäden führen wird. Die Kommission sollte dieses und auch andere TEN-V-Projekte, die ursprünglich politisch-programmatisch als prioritär eingestuft wurden, vor ihrer Baudurchführung nochmals eingehend auf ihre Förderungswürdigkeit überprüfen.</p>

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

		Die Möglichkeit eines Ausbaus des KN auf bestehenden Infrastrukturen gilt auch für Projekt 20. Schon 2004 wiesen Gutachter auf die bereits bestehende Alternative einer Anbindung des skandinavischen Eisenbahnnetzes an das deutsche Bahnnetz über die neuen Eisenbahnquerungen von Öresund und Großem Belt und die bestehende Jütlandroute hin. Dies bestätigte damals schon, dass die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) keineswegs alternativlos ist, wie immer wieder behauptet wird.
2.4	Bei der auf einem geografischen Konzept beruhenden Netzkonfiguration ist eine Reihe von Kriterien zu berücksichtigen, u. a. die räumliche Integration und Kohäsionseffekte, die Bedürfnisse des Binnenmarktes, Außenhandelsströme und globale Handelsströme, Anforderungen des Passagier- und Frachtverkehrs sowie Verbraucherbedürfnisse, Interkonnektivität und Multimodalität des Netzes, Fragen des Umweltschutzes und des Klimawandels.	Die aufgeführten Kriterien sind grundsätzlich zu bejahen, wenn sie denn in angemessener Weise verwendet werden. Die FFBQ liefert aber ein Beispiel dafür, wie Kriterien in übertriebener Weise angewendet werden. Das gilt für das Kriterium der regionalen (räumlichen) Integration, die für das Projekt nicht nachgewiesenen Bedürfnisse des europäischen Binnenmarktes sowie die angeblichen Anforderungen des Passagier- und Frachtverkehrs. Grade die von den Gutachtern erwähnte Alternative bietet im etwas veränderten Null-Fall Vorteile von Interkonnektivität und Multimodalität für das skandinavische Netz und erfüllt die Forderung nach Umweltschutz und Bekämpfung des Klimawandels.
2.5	Daher gelten für die Konzeption des TEN-V-Netzes auf allen strategischen Ebenen, einschließlich des Gesamtnetzes, u. a. die folgenden allgemeinen Grundsätze:	
2.5a	Multimodalität, einschließlich intermodaler Schnittstellen und Einrichtungen für ko-modalen und/oder kombinierten Verkehr,	Vom Grundsatz her bejaht
2.5b	Interkonnektivität und Netzoptimierung	Als Forderung bejaht. In welchem Wertesystem soll aber Effizienz definiert werden? Wenn es um Netzoptimierung geht, stellt sich auch die Effizienzfrage. Dabei geht es nicht nur um ökonomische Effizienzkriterien, sondern auch um soziale und ökologische.
2.5c	Interoperabilität und höhere Effizienz aller Verkehrsträger,	
2.5d	Nachhaltigkeit durch Verringerung der Treibhausgasemissionen („Entkarbonisierung“) – um die Folgen des Klimawandels und die Umweltverschmutzung so gering wie möglich zu halten – und Einhaltung der EU-Umweltvorschriften, einschließlich des Übereinkommens von Espoo und insbesondere folgender Richtlinien: SUP, UVP, Habitatrichtlinie und Vogelschutzrichtlinie, Wasser-	Diese Grundsätze sind unverzichtbar und gehören in das Zielsystem. Sie fallen aber grade bei großen Infrastrukturprojekten sehr oft Finanzierungsengpässen zumindest teilweise zum Opfer, weil die politischen Entscheidungsträger sich über derartige einschränkende Anforderungen leicht hinwegsetzen.  Schutzregeln und Gesetze sind nur so lange wirksam, wie deren Einhaltung auch wirksam durchgesetzt wird. Grade bei Großprojekten führt politisches Opportunitätsdenken leicht zur Aushöhlung dieser Grundsätze. Die Eile, mit der manches Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, legt diese Vermutung nahe. Letztlich müssen dann die Verwaltungsgerichte entscheiden, falls NRO oder einzelne Bürger von ihrem sowie so schon reichlich eingeschränkten Klagerecht Gebrauch machen - was für sie meistens mit hohen Kosten für Gutachter und Anwälte verbunden ist. Wichtig ist hier auch die Frage der

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

	rahmenrichtlinie, Hochwasser-richtlinie,	Transparenz von UVS und technischen Planungen. Die von den Projekten betroffenen Bürger sollten bei den Planungen einbezogen werden. Es ist absurd, dass den betroffenen Bürgern im Planfeststellungsverfahren gerade mal vier Wochen zur Prüfung von Unterlagen bleibt, die bei Großvorhaben meistens in jahrelanger Arbeit erstellt wurden.
2.5e	Sicherung des Schutzes der biologischen Vielfalt, insbesondere im Rahmen des Netzes „Natura 2000“, im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur,	Forderung: Es muss ein wirksamer institutioneller Rahmen geschaffen werden, der die Einhaltung all der Umwelt- und Naturschutz-Richtlinien gewährleistet.
2.5f	Schwerpunkt Dienstqualität für Güterverkehrskunden und Fahrgäste,	Sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Dieser Anspruch setzt aber auch entsprechende Standards, Kontroll- und Sanktionsmechanismen voraus und dafür zuständige Institutionen.
2.5g	Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur	Hierzu sollten auch die Ausweisung im GN von besonderen Verbindungen für den Transport von Gefahrgütern gehören, bzw. von Strecken auf denen solche Güter nicht befördert werden dürfen.
2.5h	Einsatz fortgeschrittener Technologien und intelligenter Verkehrssysteme	Sollte eine Selbstverständlichkeit sein
2.5i	Minimierung der Kosten für Investitionen, Instandhaltung und Betrieb, bei ausgewogener Einhaltung der relevanten politischen Ziele und der nachstehenden Kriterien.	Kostenminimierung für Investitionen muss aber auch bedeuten, dass dabei die externe Kosten für die Allgemeinheit ebenfalls minimiert werden. Bei Projekt 20 wird gegen dieses Prinzip in eklatanter Weise verstoßen. Ganz offensichtlich wird dies im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienen-Hinterlandanbindung von Fehmarn nach Lübeck und weiter nach Hamburg.
2.6	Der Umfang der Netzelemente und ihre Ausstattung wird durch folgende Faktoren bestimmt:	
2.6a	Nachfrage nach Passagier- und Frachtverkehrsleistungen sowie Verbraucherbedürfnisse;	Es ist institutionell sicher zu stellen, dass die Ermittlung dieser Faktoren fachlich objektiv erfolgt und nicht von politisch-programmatischen oder partikularen Interessen beeinflusst und verfälscht wird. Es gibt eine Fülle von warnenden Beispielen für derartige Verzerrungen; auch die FFBQ gehört dazu.
2.6b	Notwendigkeit, Engpässe zu beseitigen, die Verkehrsströme auf Fernstrecken und internationale Verkehrsströme beeinträchtigen (auch ökologische Engpässe);	Vom Grundsatz her unbestritten, aber mit der Einschränkung, dass derartige Maßnahmen sozio-ökonomisch und ökologisch vorteilhaft sein müssen. Dies gilt auch für die Alternativlösung für Projekt 20, bei der auch Verbesserungsmaßnahmen erforderlich sind: Ertüchtigung der Schienen-Verbindungsstrecke der Jütlandroute; Einführung umweltfreundlicherer Schiffsantriebe bei den Scandlines-Fähren. Die Alternativlösung würde auch die EU- Strategie „from road to sea“ nicht konterkarieren, so wie dies bei der FFBQ der Fall wäre.
2.6c	Ziel der Verkürzung der Reisezeiten und der Verbesserung der Zuverlässigkeit;	Im Prinzip gilt hier das unter 2.6b gesagte, allerdings mit der Einschränkung, dass die Verkürzung von Reisezeiten nicht wie bei Projekt 20 um jeden „Preis“ erkaufte werden darf.

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

2.6d	Beitrag zu Klimaschutzziele und sonstigen Umweltzielen (Vermeidung bzw. Eindämmung der Luft- und Wasserverschmutzung, Lärmschutz und Vermeidung, Minimierung oder Ausgleich signifikanter Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere im Zusammenhang mit den Naturschutzziele und der Unversehrtheit der Natura-2000-Gebiete.)	<p>Diese eigentlich selbstverständlichen Anforderungen werden erfahrungsgemäß zu oft aufgrund politisch-programmatischer Opportunitätserwägungen nur eingeschränkt erfüllt. Ein Beispiel dafür liefern die gegenwärtig laufenden Planungen für die Bahnanbindung an die FFBQ zwischen Puttgarden und Lübeck. Wegen Finanzierungsengpässen soll das Teilprojekt ohne angemessene Rücksicht auf die betroffene Bevölkerung und deren Wirtschaftsbasis sowie Umweltbelange implementiert werden.</p> <p>Auch zur wirksamen Gewährleistung dieser Forderungen muss ein unabhängiges Kontrollsystem geschaffen werden, das politische Einflussnahmen unterbindet. Dies könnte auch durch Stärkung des allgemeinen Klagerechts von NRO erreicht werden, das über das bisherige, auf Umweltbelange beschränkte Klagerecht von Umweltvereinigungen hinaus geht. Das Problem der Unterfinanzierung von sich für das Allgemeinwohl mit Gutachten und Klagen einsetzenden NRO muss in diesem Zusammenhang auch gelöst werden.</p>
2.7	Die Planung des KN umfasst vier aufeinanderfolgende Schritte:	
2.7a	Ermittlung der zentralen KP, die die Grundlage für die Gesamtgestaltung des Netzes sind	Die Ermittlung der KP sollte im Zusammenhang mit den intermediären KP (iKP) erfolgen und nicht in einer stufenweisen Sequenz. Zur Problematik der Auswahlkriterien siehe Anmerkung 2.1 oben.
2.7b	Verbindung der zentralen KP und Bestimmung in das Netz aufzunehmender iKP	Eine endgültige Einigung auf die KP und iKP wird nur über einen sehr schwierigen politischen Aushandlungsprozess möglich sein. Sachverständigen-Gutachten können dabei zwar Orientierung geben, aber letztlich wird die Festlegung der KP nur von den Politikern der Mitgliedstaaten entschieden.
2.7c	Bestimmung der zugrunde zu legenden technischen Parameter entsprechend dem funktions- und kapazitätsbezogenen Bedarf,	Ganz so einfach wird dies nicht sein, wenn man die Forderungen unter Ziffer 2.5d folgende gebührend berücksichtigt.
2.7d	Aufnahme relevanter materieller und immaterieller Infrastrukturen zur Ergänzung oder Unterstützung, um die Anforderungen von Betreibern und Nutzern – im Einklang mit bestimmten politischen Zielen – zu erfüllen und Effizienz und Nachhaltigkeit zu steigern	<p>Das klingt reichlich nebulös. Soll etwa TEN-V die Rolle umfassender Planung auch für andere materielle und immaterielle Bereiche übernehmen? Siehe auch Anmerkung zu Ziffer 2.1</p> <p>Der Verweis auf „bestimmte politische Ziele“ deutet auch so eine Eventual-Randbedingung an, die durchaus zu einem Entwicklungshemmnis führen kann.</p>
2.8	Die zentralen Knotenpunkte, die die grundlegende Struktur der Netzkonfiguration bestimmen, sind:	
2.8a	die größten oder wichtigsten Knotenpunkte (Hauptstädte der Mitgliedstaaten, andere Städte oder Ballungsräume von	Vom Konzept her zu bejahen. Zur Auswahlproblematik siehe die Anmerkungen zu 2.7a und 2.7b.

**Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung  
zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

	<p>über-regionaler Bedeutung für Verwaltung, Wirtschaft, das gesellschaftliche und kulturelle Leben sowie den Verkehr);</p> <p>Gateway-Häfen, interkontinentale Drehscheibenhäfen und -flugplätze, die die EU mit der übrigen Welt verbinden, sowie die wichtigsten Binnenhäfen und Umschlagterminals</p>	
2.8b	<p>Kleinere oder weniger wichtige Städte, Flughäfen, Umschlagterminals usw. sind iKP, deren Wegführung im Einzelnen festgelegt wird, wenn sie in das Netz aufgenommen werden.</p>	<p>Die Festlegung der „Wegführung“ <u>nach</u> Aufnahme in das Netz ist nur eingeschränkt nachvollziehbar, es sei denn die Planer wollen neue „kleinere“ Städte in das Netz integrieren und ihnen die „komplexeren“ Funktionen von iKP zuweisen.</p>
2.9	<p>Die Funktionen städtischer Knotenpunkte im Verkehrssystem sind komplex. Sie sind Schnittstellen für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► die Verbindungsstrecken des Netzes, einschließlich derjenigen des Gesamtnetzes;</li> <li>► die vorhandenen Verkehrsträger (intermodaler Transfer);</li> <li>► den Fernverkehr und/oder internationalen Verkehr, den regionalen Verkehr und den lokalen Verkehr.</li> </ul>	<p>Sind auch andere nicht-urbane KP angedacht?</p> <p>In diesem Netz werden gerade die iKP eine wichtige Funktion für ihre regionalen/lokalen Einzugsgebiete übernehmen müssen zur Gewährleistung des intermodalen Transfers/Verkehrs („Tür-zu-Tür“).</p>
2.10	<p>Die Verbindungsstrecken verbinden (zumeist die nächstliegenden) zentralen Knotenpunkte miteinander und ergeben zusammengekommen lange polygonale Ketten bzw. Korridore, die wichtigen (potenziellen) Fernverkehrsströmen bzw. internationalen Verkehrsströmen entsprechen.</p>	<p>Das Konzept der Korridorbildung ist vom Grundsatz her einleuchtend.</p> <p>Aber gerade die auf Kosteneffizienz zielende starke Bündelung des Güterzugverkehrs auf angedachte „Vorrangkorridore“ mit ihren schwerwiegenden Umweltbelastungen (Rheintal) stellt auch die Frage nach einer Entzerrung der Verkehrswege.</p>
2.11	<p>Damit sich die Gesamteffizienz des Netzes erhöht, sollten die</p>	<p>Zu Satz 1: Vom Grundsatz her richtig.</p> <p>Zu Satz 2: Hier werden die Umweltaspekte zwar erwähnt, fast</p>

## Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

### zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

	Verbindungsstrecken im Idealfall so direkt wie möglich geführt werden. Direkte Streckenführung und Durchführbarkeit müssen jedoch in Einklang gebracht werden, um den Verkehrserfordernissen gerecht zu werden, wirtschaftlich tragbar zu sein und Umweltaspekte zu berücksichtigen.	bekommt man aber den Eindruck, dass diese als (eine hinderliche) Randbedingung auch noch bei der Planung und den Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden müssen.
2.12	In der Praxis werden „indirekte“ Streckenführungen notwendig sein, um:	
2.12.a	intermediäre Knotenpunkte einzubeziehen, wenn dies aufgrund der Nachteile überwiegender Vorteile gerechtfertigt ist,	Vom Grundsatz her richtig, wie auch das Beispiel Projekt 20 zeigt, das schwerwiegende wirtschaftliche und ökologische Nachteile aufweist. Deswegen ist die Beibehaltung der indirekten Streckenführung über die Jütland-Route die bessere Alternative.
2.12b	soweit möglich, bereits bestehenden oder im Bau befindlichen Infrastrukturen zu folgen,	Richtig, wobei im Falle des Projekt 20, das zwar noch nicht im Bau ist, aber in der konkreten Planung voranschreitet (mit EU-Zuschüssen), endlich eine eingehende, ergebnisoffene Neubewertung notwendig wird.
2.12c	Verkehrsströme im Interesse höherer Effizienz und Nachhaltigkeit bündeln zu können (wenn das Verkehrsaufkommen auf den jeweiligen Strecken dies rechtfertigt und keine Engpässe durch Überschneidung mit anderen Achsen entstehen),	Hierbei müssen durch umsichtige Linienplanungen mit kommodalen Trassenbündelungen bei weitgehender Beachtung vorhandener Raumwiderstände ebenfalls eine Schonung der Umwelt und der Lebensqualität erreicht werden.  Im Falle von Projekt 20 wird die Befolgung dieses Grundsatzes bei der deutschen Bahnanbindung des Querungsbauwerks gefordert, wobei aber das relativ geringe erwartete Verkehrsaufkommen gegen das ganze Projekt spricht.  Siehe ferner Anmerkung zu Ziffer 2.10.
2.12d	die Trennung von Personenverkehr und Güterverkehr, falls sinnvoll, zu ermöglichen	Vom Grundsatz her zu begrüßen. Diese Vorstellung muss aber eingehender auf Machbarkeit geprüft werden.  Grade der erbitterte Widerstand in Ostholstein gegen die drohende Wiederaufnahme des Güterzugverkehrs im Zuge von Projekt 20 zeigt aber, wie hoch die Raumwiderstände bei derartigen Planungen sein werden. Ein anderes, noch größeres Problem bildet der Güterverkehr im Rheintal.
2.12e	natürliche Hindernisse, besiedelte Gebiete sowie gefährdete und ökologisch sensible Gebiete zu umgehen.	Ja, die bestehenden Raumwiderstände (nicht nur die topografischen/orografischen) müssen bei der Planung viel stärker berücksichtigt werden. Hierzu gehören auch die Auswirkungen der Verkehrskorridore auf die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung.
2.13	Fehlende Verbindungen können dort ermittelt werden, wo die Verkehrseffizienz einer Achse und/oder die territoriale Kohäsion durch eine indirekte Streckenführung ernsthaft	Im Grundsatz richtig.  Ein Gegenbeispiel: Die enormen Kosten (monetär als auch gesamtwirtschaftlich sowie ökologisch) von Projekt 20 sollen mit dieser Argumentation vordergründig gerechtfertigt werden. Die verkehrlichen und externen wirtschaftlichen Nutzen des Projekts sind jedoch demgegenüber so gering, dass dessen



**Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**  
**zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

	beeinträchtigt werden.	Durchführung nicht gerechtfertigt ist.
2.14	Die technischen Parameter sind abhängig von der beabsichtigten Funktion, dem Verkehrsaufkommen und betriebsbezogenen Aspekten wie dem erforderlichen Leistungsniveau und dem Ziel, entlang einer Achse einheitliche Bedingungen zu schaffen.	Nur zutreffend, wenn die Umweltaanforderungen nur zum Teil oder überhaupt nicht berücksichtigt werden. Fragwürdig ist zudem die Zielsetzung der Schaffung einheitlicher Bedingungen (wofür?).
2.15	Damit eine höchstmögliche Kontinuität gewahrt bleibt, werden die derzeitigen vorrangigen Vorhaben, hinter denen gemeinsame Anstrengungen und eine langjährige Erfahrung stehen, einen wichtigen Teil des Kernnetzes bilden, gegebenenfalls mit Anpassungen.	<p>Dieses Postulat halten wir für sehr fragwürdig. Schon allein das stark politisch-programmatische Vorgehen beim Aufstellen der gegenwärtigen TEN-V-Liste gibt Grund zu erheblichen Zweifeln. Unter den bisherigen 30 vorrangigen Vorhaben des TEN-V werden einige höchst umstrittene Projekte aufgeführt Dazu gehören z. B.:</p> <p>Projekt 1 mit den Teilprojekten Brenner-Basis-Tunnel und der Brücke über die Straße von Messina;</p> <p>Projekt 20 mit der festen Fehmarnbeltquerung und der sogenannten Y-Trasse.</p> <p>Die immer wieder bei Projekt 20 angeführten langjährigen technischen Erfahrungen mit dem Bau von großen Brückenvorhaben (Öresund, Großer Belt) sind irrelevant, wenn es um die Beurteilung des gesamtwirtschaftlichen Netto-Nutzens („Mehrwert“) und der Umweltauswirkungen der FFBQ geht. Auch der Nutzen der Y-Trasse ist höchst unsicher.</p> <p>Die kontrovers beurteilten TEN-V-Projekte müssen dringend von <u>unabhängigen</u> Gutachtern auf ihren Netto-Nutzen für die Allgemeinheit geprüft werden. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die heikle Frage, in wessen Auftrag diese Gutachter arbeiten sollen. Ein Vorschlag wäre der EuRH als Federführer (siehe auch unten unsere Anmerkung zu Unterkapitel 4.2).</p>
2.16	Begleitend zur Netzplanung nach dieser Methodik werden Optimierungen und Folgenabschätzungen vorgenommen. Um zu vermeiden, finanziell nicht bewertbare Wirkungen wie den Zusammenhalt beziffern zu müssen, sind entsprechend den Empfehlungen der Sachverständigengruppe 1 Analysen anhand mehrerer Kriterien vorgesehen. Eine Gewichtung ist noch festzulegen, um konkurrierende Ziele abwägen zu können.	Willkürliche Verzerrungen bei den von einem komplexen Kriteriensystem ausgehenden Bewertungen müssen möglichst vermieden werden. Dies gilt insbesondere für die Festlegung der Gewichtungen der einzelnen Bewertungskriterien. Mit dieser wichtigen Aufgabe können unabhängig von einander arbeitenden Fachleuten verschiedener relevanter Disziplinen betraut werden, die sich in einem aus der Delphi-Methode abgeleiteten Verfahren auf die Kriteriengewichtungen einigen.

**Abschnitt 3 Innovative Infrastrukturmaßnahmen**

## **Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**

### **zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

#### **Absatz 1**

Bei dem Kernnetz sollten Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur der Vorrang eingeräumt werden, die sich aus den politischen Zielen der EU ergeben, z. B. aus der „Europa 2020“-Strategie und der Verkehrs-, Energie-, Klimaschutz-, Umwelt- und Innovationspolitik.

In diesem Zusammenhang drängt sich sofort die Frage auf, wie die bisherigen 30 „prioritären“ TEN-V-Projekte in Zukunft behandelt werden sollen. Laut Forderung unter Ziffer 2.15 sollen diese im Wesentlichen, d.h. mit einigen möglichen Anpassungen, fortgeführt werden. Damit stellt sich die Frage nach dem Beitrag dieser Projekte zu den oben erwähnten EU-Zielen. Diese Zielbeiträge wären zumindest für jene Projekte zu überprüfen, die noch nicht implementiert werden. Aber auch bei den anderen wäre eine derartige Überprüfung angebracht, damit ihr jeweiliges Projektkonzept an die gegenwärtigen Zielsysteme noch angepasst werden kann.

#### **Absatz 2**

Diese Maßnahmen sollten, soweit möglich, zu Beginn der TEN-V-Planung in der neuen Form ermittelt werden, damit sie mit den vereinbarten politischen Zielen entsprechend abgestimmt werden können. und sollten anhand spezifischer Kriterien und Standards ermittelt werden. Um die schrittweise Entwicklung der Kriterien und die Anpassung an die künftige Politikentwicklung zu ermöglichen, wird ausreichend Flexibilität erforderlich sein. In den neuen TEN-V-Leitlinien könnte der Prozess bzw. das Verfahren für die Ermittlung solcher Kriterien und Standards sowie ihre Anpassung an neue Bedürfnisse (z. B. durch die Übertragung von Befugnissen oder Durchführungsbestimmungen) festgelegt werden. Die Kriterien sollten auf Leistungs- und Qualitätszielen für alle Verkehrsträger und ihre intermodale Integration beruhen.

Angesichts des enttäuschenden Fortschritts bei der Umsetzung des bisherigen TEN-V-Programms stellen sich die folgenden Fragen: Erstens, wie die EU die offenbar bestehenden Engpässe bei der TEN-V-Durchführung beheben kann? (Projekt 20 sollte ursprünglich im Jahr 2010 fertig gestellt sein; 2004 korrigierte man auf 2015; und jetzt hofft man, dass es im Jahr 2020 beendet sein wird, was sehr fraglich ist). Zweitens, ist es angesichts der langsamen Programmumsetzung vertretbar, dass gegenwärtig noch weitere Infrastruktur-Maßnahmen angestrebt werden? Und selbst wenn gegenwärtig neue Projekt-Planungen erfolgen, dann dürften jene bis zu Vollendung des laufenden TEN-V-Programms längst von der zwischenzeitlichen Politikenentwicklung überholt sein. Es spricht nichts dagegen, dass neue und möglichst allgemeinverbindliche Bewertungsmethoden entwickelt und bei der Überprüfung des laufenden Programms und zur Analyse des bestehenden Gesamtnetzes angewendet werden. Dazu gehört auch die Klärung der Zuständigkeiten für derartige Projektbewertungen.

Zum letzten Satz von Abs. 2: Die Kriterien sollten nicht nur Leistungs- und netzbezogene Qualitätsziele beinhalten, sondern ebenso jene zur Nachhaltigkeit der Umwelt und Erhaltung der Lebensqualität für die Bevölkerung.

Zu Absatz 3 und 4: Die Förderung von Intelligenten Verkehrssystemen, Innovationen und neuen Technologien konkurriert nicht direkt mit dem laufenden TEN-V-Programm um Ressourcen. Ihre Einführung zur besseren Nutzung des bestehenden Gesamtnetzes sollte deshalb befördert werden.

Zu Absatz 5: Wenn neue Fahrzeuggenerationen angedacht werden, stellt sich auch die Frage, ob und wo das innovative Transrapid-Konzept für Europa auch, oder überhaupt noch in Frage kommt. Wenn schon die Schaffung von Vorrangstrecken für den Güterzugtransport gefordert wird, dann sollte man auch die Möglichkeit der Schaffung von Transrapidstrecken für den Personenfernverkehr überdenken.

Zum Einsatz von Flüssigerdgas in der Schifffahrt: Grade auf den relativ kurzen Strecken der Nord- und Ostsee bietet sich diese umweltfreundliche Lösung an, vor allem bei den Fährverbindungen. Es gilt gegenwärtig für deren Einführung zwei Probleme zu lösen: Solange ein Netz von entsprechenden Tankstellensystemen in den Häfen fehlt, gibt es für die Reedereien keinen Anreiz zum Umstieg auf diesen Treibstoff. Der Bau solcher Tankstellensysteme sollte daher im Rahmen des TEN-V-Programms bezuschusst werden. In diesem Zusammenhang: Bei den Fähren, die nur

## **Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**

### **zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

sehr kurze Liegezeiten im Hafen haben, muss das technische Problem des sicheren, aber dabei schnellen Bunkerns gelöst werden. Für die entsprechende technische Entwicklungsarbeit wird finanzielle Unterstützung benötigt.

## **Stellungnahme zu Kapitel 4**

Die Forderung in der Einleitung des Kapitels sollte wohl besser lauten: Im Grundsatz sollte sich der Umfang der Netzplanung nach dem Budget richten, das auf nationaler und auf EU-Ebene bereitgestellt werden kann oder die Gemeinschaft aufzubringen bereit ist. Für das TEN-V-Programm 2007-2013 wurden ursprünglich Budgetforderungen von etwa 20 Mrd. Euro gestellt; bewilligt wurden davon dann lediglich etwa 40%. Konsequenz: Wenn die Planung von einem wesentlich höheren Budget ausgeht, als für die Plandurchführung verfügbar ist, dann macht dies zeitaufwändige und kostspielige Plananpassungen mit neuen Optimierungen erforderlich. Bei der Planung von Programmen und Projekten wird dieses Problem vielfach verkannt.

### **Anmerkungen zu Unterkapitel 4.1**

Absatz 1 und 2: Die angedeutete Methodik zur Konzipierung des TEN-V-Netzes (GN oder KN?) ist verbesserungsbedürftig, weil sie den iterativen Charakter von Programmplanungen nicht angemessen berücksichtigt. Nach dem dargestellten Vorschlag soll das Netz zunächst definiert werden, womit wohl auch eine Analyse von Engpässen und Raumwiderständen (Stichwort SUP) sowie eine vorläufige Optimierung (anhand eines komplexen Ziel- und Kriteriensystems) verbunden sein dürfte.

Frage: Von wem soll diese Aufgabe erledigt werden? Wieder von einer „hochrangigen Arbeitsgruppe“, die hauptsächlich politisch-programmatisch arbeitet? Bei einem derartigen Vorgehen dürfte die vorläufige Netzoptimierung kaum erreichbar sein.

Im nachfolgenden Schritt sollen die als notwendig identifizierten Infrastrukturprojekte eingehend bewertet und in eine Rangfolge gebracht werden. Dabei kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass einige der Projekte als marginal ausgeschlossen werden müssen. Das bedeutet, dass ein neuer Programmierungszyklus notwendig wird. Wichtig ist bei all den Planungen eine realistische Festlegung des Planungshorizontes bzw. Durchführungszeitraums. Desto länger dieser in die Zukunft reicht, desto größer die Gefahr, dass das Programm nicht wirksam umgesetzt werden kann. Dies erfordert auch eine entsprechende Vereinbarung mit den Mitgliedsländern zur Vereinheitlichung der Planungshorizonte für deren nationalen Langfrist-Verkehrsprogramme.

Immerhin stellt der im Arbeitspapier enthaltene Vorschlag schon eine Verbesserung gegenüber dem früheren Vorgehen für die Festlegung des gegenwärtigen TEN-V-Programms dar. Letzteres wurde ursprünglich mit 14 vorrangigen Projekten begonnen. Angesichts des bevorstehenden Beitritts neuer Mitgliedsländer wurde das Programm dann 2004 noch in aller Eile um 16 Projekte aufgestockt. Alle 30 Projekte wurden einfach zu vorrangig erklärt; eine Implementierungs-Rangfolge wurde nicht erstellt. Wie glaubwürdig die Bewertungen der Einzelprojekte sind, können wir nicht beurteilen, außer für das Projekt 20. Bei diesem kranken die Bewertungen an den üblichen Mängeln (siehe Anmerkung zu Ziffer 2.3 bei Kapitel 3), mit denen die Projektprotagonisten die politischen Entscheider bislang erfolgreich in ihrem Sinne beeinflussen konnten.

Es wird erheblicher Anstrengungen der Kommission bedürfen, um mit den Mitgliedsländern eine Einigung über den Rahmen für die Koordinierung und Durchführung des Programms zu erzielen. Schon allein die in Absatz 3 angedeutete Mandatserweiterung der Europäischen Koordinatoren setzt einen Konsens voraus. Gleiches gilt für den Erlass von neuen Leitlinien, wie in Absatz 4 erwähnt.

### **Anmerkungen zu Unterkapitel 4.2**

Eine Allokation der knappen Finanzmittel auf die Projekte mit dem höchsten europäischen Mehrwert ist zwingend geboten. Die Durchführung des laufenden TEN-V-Programms wird auch in der nächsten Programmperiode 2013-2020 weitergehen. Das sollte aber auch bedeuten, dass die Kommission die zum laufenden TEN-V-Programm gehörenden 30 „vorrangigen“ Projekte einge-

## **Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**

### **zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

hend auf ihren jeweiligen Beitrag zum europäischen Mehrwert überprüfen müsste. Anhand dieser Neuberwertungen könnte endlich die Ermittlung einer Prioritätenrangfolge für die 30 Projekte nachgeholt werden. Das bedeutet dann auch, dass die Kommission notfalls marginale Projekte von der EU-Finanzierung konsequent ausschließen müsste – auch dann, wenn sie bereits in Planung oder Durchführung stehen.

Zu Absatz 4, Satz 1: Die Schaffung eines europäischen Finanzierungsrahmens sollte eigentlich eine zwingende Forderung sein und nicht nur erwogen werden. Die Kommission sollte die Durchsetzung dieser Forderung energisch verfolgen. Wichtig wäre dann auch, dass die vom Finanzierungsrahmen gesetzten Haushaltsvorgaben strikt eingehalten werden.

Zu Absatz 4, Satz 2: Hier stellt sich die Frage nach der Wirksamkeit solcher unterstützenden Maßnahmen und deren Gewichtung bei den Finanzallokationen. Denkbar ist auch für einige Bereiche eine Anschubfinanzierung durch das EU-Programm für Vorhaben des Privatsektors. Auf jeden Fall muss dabei eine Förderung nach dem Gießkannenprinzip vermieden werden.

Zu Absatz 7: Es ist gute Praxis, möglichst unabhängige Institutionen mit der Planung und Überwachung von umfangreichen Entwicklungsprogrammen zu beauftragen. Beispiele dafür sind die internationalen Entwicklungsbanken, die über eine große, langjährige Erfahrung mit dem Management von Entwicklungsvorhaben verfügen. Diese greifen bei der Planung und Durchführung ihrer Programme und Projekte weitestgehend auf Consultingfirmen und unabhängige Sachverständige zurück, wodurch sich die hauseigenen Mitarbeiter auf die Erarbeitung der Projekt-Finanzierungsverträge, Auftragsvergaben und Wahrnehmung von Kontrollfunktionen konzentrieren können. Im Grundsatz müsste die EIB beim TEN-V-Programm gleiche Funktionen übernehmen können. Wir haben jedoch erhebliche Zweifel an der formal garantierten politischen Unabhängigkeit der EIB. Ihre organisatorische Struktur und die vielfältigen Möglichkeiten zur Einflussnahme durch die Mitgliedsländer über den Rat der Gouverneure schränken de facto ihre Unabhängigkeit bei der Abgabe von neutralen Stellungnahmen zu Projekten erheblich ein. Wir haben z.B. Hinweise aus der Kommission darauf, dass die Projektunterlagen zu Projekt 20 von der EIB angeblich eingehend geprüft und für gut befunden wurden. Angesichts der von unabhängigen Sachverständigen nachgewiesenen Mängel der Projektstudien, insbesondere zu den gesamtwirtschaftlichen und finanziellen Aspekten des Projekts, halten wir unsere Skepsis an der Eignung der EIB als Prüfinstanz für gerechtfertigt.

### **Stellungnahme zu Kapitel 5**

Bei den vorgestellten Rechtsinstrumenten stellen sich folgende grundlegenden Fragen zum Rechtscharakter der TEN-V-Leitlinie: Bleibt sie nur eine politische, letztlich unverbindliche Empfehlung oder wird sie zu einer für die Mitgliedsländer verbindlichen Rechtsnorm? In Artikel 288 AEUV werden Leitlinien nicht als rechtsverbindliche Instrumente der Gemeinschaft erwähnt. Hier besteht also erheblicher Klärungsbedarf.

Keine der aus dem AEUV-Vertrag zitierten Artikel sind wirklich neu, denn sie waren bereits im EGV enthalten. Deswegen dürfte die Frage berechtigt sein, warum die darin enthaltenen rechtlichen Möglichkeiten nicht schon früher zur Verbesserung der TEN-V-Leitlinien genutzt wurden.

Das Grundproblem der erforderlichen zeitaufwändigen Koordination mit den Mitgliedsländern zu den neuen Leitlinien und Einzelprojekten sowie deren Finanzierung wird voraussichtlich auch weiterhin bestehen bleiben.

### **Abkürzungen**

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der EU
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EIB	Europäische Investitionsbank

## **Stellungnahme der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung**

### **zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz**

EuRH	Europäischer Rechnungshof
FFBQ	feste Fehmarnbeltquerung
GN	Gesamtnetz
KN	Kernnetz
KP	Knotenpunkt
IKP	intermediärer Knotenpunkt
NRO	Nicht-Regierungsorganisation
PPP	Public Private Partnership
SUP	Strategische Umweltprüfung
TEN-V	Transeuropäisches Netz für Verkehr
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung