

Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen

Europäische Kommission  
Generaldirektion Mobilität und Verkehr  
DG MOVE (TEN-T-Policy)  
1049 Brüssel

Belgien

Auskunft erteilt

Frau Bierwirth

Zimmer 305

T: +49(0)421 361 104 96

F: +49(0)421 496 104 96

E-Mail:

Birgit.Bierwirth@wuh.bremen.de

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

210-1

Bremen, 14. September 2010

**Per e-mail an: [MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu)**

## **Stellungnahme zur Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)**

### **1. Hintergrund**

Das Ziel der TEN-V Politik liegt in der Bereitstellung einer Infrastruktur, die ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes, sowie die Umsetzung der Lissabon-Agenda für Wachstum und Beschäftigung ermöglicht und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Gemeinschaft fördert.

Vor dem Hintergrund langfristig stark wachsender Verkehre ist eine Überprüfung der TEN-V Politik auch in Hinblick auf die „Europa 2020 – Strategie“ in der die Europäische Kommission Vorschläge für ein modernisiertes und kohlenstoffärmeres Verkehrswesen unterbreitet, zu sehen. Eine stärkere Ausrichtung des Infrastrukturausbaus an den künftigen Herausforderungen ist angesichts des schnell steigenden Wirtschafts- und Verkehrswachstums nach der Konjunkturkrise von großer Bedeutung.

In Vorbereitung auf das Weißbuch zur künftigen EU Verkehrspolitik hat die Europäische Kommission im Frühjahr 2009 einen umfassenden Konsultationsprozess zur Überprüfung der TEN-V-Politik eingeleitet. Auf der Grundlage des im Februar 2009 vorgelegten Grünbuches „TEN-V – Überprüfung der Politik“ wurde in einem ersten Konsultationsprozess mit Beiträgen von über 300 Organisationen ein Hintergrundpapier und die nun vorliegende Arbeitsunterlage erarbeitet, um die künftige TEN-V Politik in wesentlichen Punkten zu modernisieren. Ziel der Neuausrichtung ist ein multimodales Verkehrsnetz, das die wachsenden Güter- und Personenverkehrsflüsse ökologisch und ökonomisch so effizient wie möglich bewältigen kann.



Eingang  
Martinistraße 28  
28195 Bremen

Dienstgebäude  
Zweite  
Schlachtpforte 3  
28195 Bremen



Bus Linie 25  
Martinistraße

Bankverbindungen  
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000  
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565  
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

Die Arbeitsunterlage sieht folgende Änderungen der TEN-V Politik vor:

- Definition eines Kernnetzes aus Knotenpunkten und Verbindungen von höchster strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung auf Basis des bestehenden Gesamtnetzes,
- Integration der bisherigen vorrangigen Vorhaben in das Kernnetz und
- Stärkere Berücksichtigung sonstiger politischer Ziele der EU (insbesondere klimapolitische Ziele)

## 2. Bewertung der Änderungen

### Definition eines Kernnetzes aus Knotenpunkten und Verbindungen auf Basis des bestehenden Gesamtnetzes

Die bisherigen TEN-V Leitlinien enthalten zwei Planungsebenen. Neben der Gesamtnetzebene, die sich aus den Generalplänen der Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßennetzen, den Kombinierten Verkehrsnetzen, Flughafen- und Hafennetzen zusammensetzt, wurden in der 2. Ebene 30 vorrangige Vorhaben von übergeordnetem Interesse definiert. Die Planung der Gesamtnetzebene basiert im Wesentlichen auf den einzelstaatlichen Netzen, die über die Landesgrenzen hinweg verbunden wurden. Dieser Ansatz verliert im Zuge der EU-Erweiterungen zunehmend an Erfolg, da die Vielzahl einzelstaatlicher Interessen den Blick auf die übergeordneten europäischen Zielsetzungen verstellt. Das Gesamtnetz umfasst heute 95.700 km Straßenverbindungen, 106.000 km Schienenverbindungen, 13.000 km Binnenwasserstraßen, 411 Flughäfen und 404 Seehäfen. Das Gros der Verbindungen und Knoten konnte mit Investitionen in Höhe von 400 Mrd. Euro (davon ein Drittel EU-Mittel) seit Beginn des Aufbaus der transeuropäischen Netze im Jahr 1996 geschaffen werden. Die Kosten für die fehlenden Lückenschlüsse (20.000 km Straße, 20.000 km Schiene, 600 km Binnenwasserstraßen) betragen nach letzten Schätzungen ca. 500 Mrd. Euro. Die zeitnahe Realisierung der ausstehenden Ausbauten im Gesamtnetz wäre ohne Frage begrüßenswert, erscheint aber angesichts der knappen öffentlichen Finanzmittel illusorisch.

Angesichts dieser Hintergründe begrüßt der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen die Konzentration auf ein leistungsstarkes Kernnetz, das die wichtigsten Knotenpunkte, Gateway-Häfen, interkontinentale Drehscheibenhäfen und –flugplätze sowie wichtige Binnenhäfen und Umschlagterminals möglichst zeitnah miteinander verbindet. Verkehrsknotenpunkte haben für die Abwicklung der Personen- und Güterverkehre eine wichtige Schlüsselfunktion. Seehäfen stellen in diesem Zusammenhang die wichtigste Schnittstelle im europäischen und interkontinentalen Güterhandel dar. Mit Hinblick auf die überproportionalen Zuwachsraten und die von der EU angestrebte Verlagerung der Transporte von der Straße auf CO<sub>2</sub>-ärmere Verkehrsmittel gewinnen die Seehäfen weiter an Bedeutung für die europäische Verkehrspolitik. Effizient arbeitende Seehäfen unterstützen die klimapolitischen Ziele der EU in besonderer Weise. **Die Aufnahme der interkontinental agierenden Seehäfen in das TEN-V-Kernnetz sollte oberste Priorität besitzen. Von größter Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die konsequente Anbindung der Seehäfen an das Hinterland.** Ferner ist eine grundsätzliche Feststellung vonnöten, die alle über die Seehäfen laufenden Transporte als grenzüberschreitende Transporte anerkennt. Eine gleichberechtigte Behandlung der nationalen und internationalen Verkehre im Zu- und Ablauf der Seehäfen muss gewährleistet werden.

## **Integration der vorrangigen Vorhaben**

Durch die 30 vorrangigen Vorhaben des TEN-V wurden wichtige Schienen-, Straßen und Binnenwasserachsen in Europa festgelegt. Die Integration dieser Vorhaben in ein neues Kernnetz erscheint aus Gründen der Kontinuität geboten. Die Pläne der Kommission sehen dabei die Schaffung einer Prioritätenliste vor, die den „europäischen Nutzwert“ der Projekte widerspiegelt. Projekte mit dem höchsten Nutzwert sollen danach als erste realisiert werden. Diese vorrangige Umsetzung der Projekte mit höchstem Nutzwert wird von uns grundsätzlich für richtig erachtet. Eine transparente und objektive Bewertungsmethodik ist hierfür fundamental. Bezüglich künftiger Projekte muss hierbei sichergestellt werden, dass diese entsprechend ihrem Nutzwert in die Prioritätenliste aufgenommen und realisiert werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass mit den vorhandenen Ressourcen ein höchstmöglicher Nutzen erzielt wird.

## **Berücksichtigung sonstiger politischer Ziele der EU**

Die Kommission strebt an, dass Verkehrsinfrastrukturen, die sich aus den politischen Zielen der EU ableiten, Vorrang eingeräumt wird. Insbesondere wird hierbei an die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und alternativer Antriebsstoffe gedacht, die verkehrliche Infrastruktur benötigen. Dieser Ansatz wird vom Senator für Wirtschaft und Häfen kritisch gesehen. Positiv ist zu bewerten, dass klimapolitische Aspekte in der Bewertung der Infrastrukturprojekte berücksichtigt werden. Hieraus darf sich jedoch keine Umkehr der Prioritätenliste ableiten lassen. Die Entscheidung über ein leistungsfähiges europäisches Kernnetz muss in erster Linie unter verkehrlichen Aspekten definiert werden. Zwischen den aus verkehrspolitischen Sicht sinnvollsten Projekten sollten jene Projekte höhere Priorität genießen, die zusätzlich weitere Ziele der EU unterstützen.

Um dem prognostizierten Verkehrswachstum gerecht werden zu können, ist es zwingend notwendig, bestehende Infrastrukturkapazitäten effizient zu nutzen. Der Einsatz intelligenter Verkehrssysteme unterstützt diese Anstrengungen in besonderem Maße und leistet einen wichtigen Beitrag, Kapazitäten zeitnah verfügbar zu machen. Neben diesen Maßnahmen ist der zügige Ausbau der Infrastruktur zwingend geboten.

Die von der Kommission angestrebte stärkere Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsgedankens ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Eine signifikante Veränderung des Modal-Splits insbesondere zugunsten der Schiene setzt vielerorts die Trennung der Personen- und Güterverkehre voraus. Neben den Schienentransporten sollte hierbei besonderes Augenmerk auf den Ausbau der Binnenschifffahrt gelegt werden. Trotz aller Verlagerungsanstrengungen muss zur Kenntnis genommen werden, dass der Straßenverkehr auch in den aktuellen Prognosen hohe Zuwachsraten verzeichnet. Um klimapolitische Erfolge nicht durch diese Zuwächse zu gefährden, sind technologische Innovationen in diesem Bereich unabdingbar.

## **3. Finanzierung**

Im aktuellen Planungszeitraum 2007-2013 werden die TEN-V Projekte weitgehend über die Haushalte der Mitgliedsländer finanziert (196 Mrd. €). Unterstützt werden die TEN-V Projekte über das TEN-V Programm (8 Mrd. €), EFRE und Kohäsionsfonds (43 Mrd. €) und EIB Darlehen in Höhe von 65 Mrd. €. Zudem hat die Anzahl der öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) in der EU in den letzten Jahren zugenommen. Bezogen auf Schienenprojekte bleiben ÖPP jedoch die Ausnahme.

Die den Einzelstaaten zur Verfügung stehenden Finanzmittel reichen nicht aus, um die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des TEN-V zeitnah auszubauen. Die Umsetzung der TEN-V Politik erfordert eine dringende Revision der Kofinanzierungsmodalitäten. Die Mittel für die Kofinanzierung sollten deutlich erhöht werden. Das Bestreben der Kommission bezüglich eines integrierten europäischen Finanzierungsrahmens wird hierbei begrüßt. Ebenso wird die Anreizschaffung für eine stärkere Mobilisierung privater Finanzmittel begrüßt. Kritisch bleibt anzumerken, dass ÖPP nur in Ausnahmefällen geeignet sind, die Lücken im TEN-V zu schließen.

#### **4. Bewertung insgesamt**

Die neue Ausrichtung der TEN-V Politik auf ein leistungsfähiges Kernnetz wird vom Senator für Wirtschaft und Häfen ausdrücklich begrüßt. Der Rückkehr zu den Grundideen der europäischen Verkehrspolitik, die den europäischen Nutzen über die nationalen Interessen stellt wird hierdurch Rechnung getragen.

**Der Stärkung der Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindung in ihrer Funktion als Schnittstelle der europäischen und interkontinentalen Transportkette gebührt im Kernnetz eine besondere Rolle, um die Wettbewerbsfähigkeit Europas langfristig zu sichern. Die Verbesserung der Seehafenhinterlandverbindungen sollte Priorität erhalten und sich im TEN-V Netz widerspiegeln.**

Alle zu- und ablaufenden Verkehre zu den Seehäfen sollten grundsätzlich als grenzüberschreitende Verkehre anerkannt werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass nationale und europäische Interessen nicht gegeneinander ausgespielt werden können. Dies bedeutet auch, dass die Gleichberechtigung nationaler und internationaler Verkehre im Zu- und Ablauf zu den Seehäfen im Rahmen der TEN-Revision abgesichert werden muß.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Joachim Wülbers  
Abteilungsleiter Abt. 2 – Häfen und Logistik