



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 02/09
(Anlage)

Freiburg i. Br., 27.04.2009
Unser Zeichen: 51401

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 06.05.2009

TOP 3 (öffentlich) Grünbuch Transeuropäische Netze (TEN-V), Überprüfung der Politik Hier: gemeinsame Stellungnahme

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

- 1.1 Der Planungsausschuss stimmt der vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt in Zusammenarbeit mit den regionalen Partnern zwischen Frankfurt und Basel erarbeiteten Stellungnahme zum Grünbuch Transeuropäische Netze zu und fordert von der EU-Kommission einen EU-Koordinator für den gesamten Korridor „Nord-Süd-Transversale“ von Rotterdam bis Genua zu benennen. (Anlage)
- 1.2 Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt, sich weiterhin für eine abgestimmte Schienenverkehrsplanung von Rotterdam bis Genua auf der Grundlage des von der Verbandsversammlung am 09.10.2008 verabschiedeten Positionspapiers zur „Nord-Süd-Transversale für Europa“ einzusetzen. (DS VVS 06/08, DS VVS 11/08)

2. Anlass

Die Europäische Kommission hat am 04.02.2009 das Grünbuch zur Zukunft des TEN-V-Projekts vorgelegt (Grünbuch TEN-V: „Überprüfung der Politik -ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“) und damit die öffentliche Konsultation eingeleitet. Es wurden u.a. auch regionale und lokale Behörden aufgefordert bis zum 30.04.2009 Stellung zu nehmen. Entsprechend der Beschlusslage der Verbandsversammlung vom 09.10.2008 hat die Verbandsgeschäftsstelle aufgrund der Fristsetzung der EU-Kommission bereits eine Stellungnahme fristgemäß abgegeben.

(DS VVS 06/08)

Mit der TEN-V-Politik der Europäischen Union werden die grundsätzlichen Zielsetzungen verfolgt: Funktionieren des Binnenmarkts, Umsetzung der Lisbon-Agenda, Förderung des wirtschaftlichen sozialen und territorialen Zusammenhalts sowie Klimaschutzziele.

Bisher wurden 400 Mrd. EUR in das durch die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates von 1996 (zuletzt geändert 2004) konstituierte Transeuropäische Netz (TEN) investiert. Aufgrund ihres breiten Spektrums konnten nicht alle Ziele mit den verfügbaren Instrumenten realisiert werden - es kam zu erheblichen Verzögerungen. Die ursprüngliche Zahl der Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gesamteuropäischem Rang hat sich aufgrund der EU-Erweiterungen seit 1994 von 14 auf 30 erhöht, ohne dass auch nur ein Projekt bis zum Jahr 2020 fertiggestellt werden kann. Um die Umsetzungsdefizite zukünftig zu begrenzen, sollen mithilfe des Grünbuchs die Grundlagen der TEN-V-Politik überprüft werden und eine wirtschaftliche und ökologisch effiziente Neuausrichtung erfolgen. Hierzu werden in einem breiten Beteiligungsprozess verschiedenste Akteure eingebunden.

Das Grünbuch fasst die derzeitigen Überlegungen zusammen und fordert Beiträge ein, bevor mögliche legislative Vorschläge erarbeitet werden. Die eingehenden Vorschläge werden geprüft und fließen ggf. in die erst 2010 zu verabschiedende endgültige Fassung des TEN-Weißbuchs ein.

Folgende drei Optionen der zukünftigen TEN-V-Gestaltung sind im Grünbuch dargestellt:

- Beibehaltung der bisherigen Förderpolitik,
- die Konzentration (Reduktion) auf besonders wichtige Vorhaben und
- die stärkere Verknüpfung von vorrangigen Maßnahmen auf EU-Ebene mit wichtigen nationalen Projekten.

Die Verbandsgeschäftsstelle spricht sich im Einklang mit den regionalen Partnern für die dritte Option zur Neuausrichtung der TEN-V-Politik aus.

3. Begründung

Die Option (3) erweitert den bisherigen Ansatz der TEN-V-Politik um ein vorrangiges Netz. Insbesondere wird in diesem Kernnetz-Konzept eine europäische Koordinierung eine zentrale Rolle spielen. Diese Option ermöglicht die Ausweitung der bisherigen „traditionellen“ Koordinierung vorrangiger Vorhaben auf eine grenzüberschreitende Korridor Betrachtung –auch wirtschaftsorientierte Projekte wie Güterschienenverkehrskorridore und Grüne Korridore (Bsp. Wasserstraßen).

Der Erfolg des Konzepts einer europäischen Koordinierung durch einen EU-Koordinator kann am Beispiel der West-Ost-Achse von Paris bis Budapest, die unter dem Namen „Magistrale für Europa“ firmiert, festgemacht werden.

Der Regionalverband hat sich in der Vergangenheit bereits um eine Ausdehnung dieses Konzepts auf die Nord-Süd-Transversale bemüht und dessen Notwendigkeit deutlich gemacht. Auf Anregung der Verbandsgeschäftsstelle erfolgte eine Anfrage von Dr. Karl von Wogau, MdEP, vom 21.02.2008 im Europäischen Parlament ebenfalls einen EU-Koordinator für die „Nord-Süd-Transversale für Europa“ zu benennen. Die EU-Kommission hatte in ihrer Antwort am 11.04.2008 zugesagt die Möglichkeiten des Instrument i.S. eines kohärenten und umfassenden Konzepts zu prüfen.

Die Nord-Süd-Transversale ist zwar bereits als prioritäre Achse und in Teilabschnitten als prioritäres Verkehrsprojekt der Transeuropäischen Netze der Europäischen Union eingestuft worden, so bspw. die Ausbaustrecken zwischen Karlsruhe und Basel.

Eine Gesamtbetrachtung bzw. Koordinierung von Rotterdam bis Genua ist bisher jedoch nicht erfolgt.

Für die Region Südlicher Oberrhein ist die „Nord-Süd-Transversale für Europa“ in ihrer Gesamtheit mindestens so bedeutend wie die „Magistrale für Europa“. Die Stellungnahme zum Grünbuch bietet nun die Gelegenheit sich erneut für diese wichtige Schienenverkehrsachse auf der politischen Ebene der Europäischen Union zu positionieren. Darüber hinaus kann bei einer Neuausrichtung der TEN-V-Politik durch eine geografische und konzeptionelle Säule (gemäß Option (3)) der räumlichen Planung mithilfe einer intermodalen Vernetzung besser Rechnung getragen werden. Die Regionen entlang des Korridors der Nord-Süd-Transversale dürfen nicht nur mit den von Güterverkehren hervorgerufenen erheblichen Lärmbelastigungen und Einschränkungen in der Raumentwicklung etc. belastet werden. Sie müssen auch von der Bedeutung des Korridors profitieren können.

Dies würde die Akzeptanz in der Öffentlichkeit für europäische Verkehrspolitik bzw. Maßnahmen verbessern und dadurch Kostensteigerungen bei den TEN-V Projekten, wie sie im Grünbuch genannt sind, vermeiden und eine Realisierung voranbringen. Eine Korridor Betrachtung kann zudem die einzelstaatliche Planung mit einer europäischen Ebene der Planung verbinden und europäische Ziele außerhalb der Perspektive der einzelnen Mitgliedstaaten einbeziehen.



**Gemeinsame Stellungnahme der Träger der Regional-
planung entlang der Nord-Süd-Transversale
von Frankfurt bis Basel
zum EU-Grünbuch**

**"TEN-V: Überprüfung der Politik – ein besser integrier-
tes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der ge-
meinsamen Verkehrspolitik"**

24.04.2009

Einführung

Die Schienentransversale Rotterdam – Genua ist Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr. Die Nord-Süd-Transversale durchzieht u.a. die Regionen von Frankfurt/ Rhein-Main, Rhein-Neckar, Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee. Gemeinsames Interesse der Regionen ist, diese Transversale entsprechend ihrer Bedeutung verstärkt zu fördern und auch im zukünftigen transeuropäischen Schienennetz zu verankern.

Diese Nord-Süd-Transversale verbindet mehrere der stärksten Wirtschaftsräume des Kontinents miteinander. In Ihrem Einzugsgebiet wohnen 70 Millionen Menschen, in dem 700 Millionen Tonnen Waren transportiert werden. Das entspricht 50% des Nord-Südverkehrs auf der Schiene. Die Achse verläuft durch die Niederlande, Deutschland, die Schweiz und Italien, entlang der Staatsgrenzen zu Frankreich und Belgien. Nach wie vor bestehen auf dieser Achse jedoch gravierende Lücken und Engpässe im Norden (Emmerich-Oberhausen), in der Mitte (Frankfurt-Mannheim, Karlsruhe-Basel, Juradurchstich) wie im Süden (Anbindung Lugano an den Raum Mailand, 3. Durchstich Giovi), welche die Leistungsfähigkeit der Transversale und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Strecke limitieren.

Die Nord-Süd-Transversale hat eine große Bedeutung für den Güterverkehr und damit für die wirtschaftliche Stärke und Prosperität des zentralen europäischen Wirtschaftsraums von der Nordsee bis nach Norditalien. In der Vergangenheit hat der Containerverkehr auf den Nord-Süd-Verbindungen von den Seehäfen erheblich an Umfang sowie die damit verbundenen Probleme (Lärm) zugenommen.

Mit der Inbetriebnahme der beiden Flachbahntunnel in der Schweiz - 2007 am Lötschberg und voraussichtlich 2017 am Gotthard - erfolgt ein Quantensprung in der Eisenbahnentwicklung. Zusammen mit ihren Ausbauten im Zulauf wird eine Hochleistungsachse für den europäischen Nord-Süd-Bahnverkehr entstehen. Im Transeuropäischen Schienennetz der EU ist die Verbindung als Korridor Nr. 24 enthalten. Die Neue Alpentransversale in der Schweiz (NEAT) bildet dabei das Herzstück der Verbindung.

Notwendigkeit von EU-Koordinatoren

Als gelungenes Beispiel sei auf die Initiative „Magistrale für Europa“ verwiesen. Hier konnte durch die engagierte Zusammenarbeit regionaler Akteure gemeinsam erreicht werden, dass die „Magistrale für Europa“ 2004 als prioritäres Verkehrsprojekt der Transeuropäischen Netze der Europäischen Union (Korridor Nr. 17) eingestuft wurde und einen eigenen EU-Koordinator zugewiesen bekommen hat. Insofern würden wir es begrüßen, wenn auch für die „Nord-Süd-Transversale für Europa“ ein EU-Koordinator eingesetzt werden würde. Eine grenzüberschreitende Betrachtungsweise der Entwicklung und des zukünftigen Betriebs der Nord-Süd-Transversale ist gerade auch in Hinblick auf die Raumordnung von Bedeutung, da nur auf diese Weise gemeinsame Probleme erkannt und grenzüberschreitende Lösungsansätze gefunden werden können. Der Korridor der

Nord-Süd-Transversalen als Gesamtheit übertrifft schon heute in seiner Bedeutung für den Güterverkehr andere Korridore der TEN-V.

Berücksichtigung der Raum- und Siedlungsentwicklung

Die Regionen entlang der Nord-Süd-Transversale von Frankfurt bis Basel betonen die Notwendigkeit einer engen Verflechtung der Verkehrsinfrastruktur mit der Siedlungsentwicklung und dem Freiraum. Dieser Aspekt wird im vorliegenden Entwurf zum Grünbuch TEN-V nicht ausreichend gewürdigt und ist zu vertiefen. Eine Darstellung der Wechselwirkungen mit der Raumordnung und Siedlungsentwicklung sowie inhaltliche Abstimmung mit dem „Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt - Territoriale Vielfalt als Stärke“ ist daher unumgänglich und nachzuholen.

Geänderte Ausgangslage bei Transeuropäischem Verkehrsnetz

Aus Sicht der Regionen verdeutlichen die nachfolgenden Umstände die Herstellung dieses Junktims und erfordern zudem eine Überarbeitung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes:

- Demografischer Wandel mit absehbar schrumpfender Bevölkerung in vielen Ländern Europas. Laut Raumordnungsbericht für Deutschland werden viele Ballungsräume bis zum Jahr 2020 weiter anwachsen. Gleichzeitig werden einige Räume zum Teil stark schrumpfen.
- Beschäftigtenentwicklung: Im Raumordnungsbericht werden ebenfalls unterschiedliche Tendenzen bei der Beschäftigung angenommen; diese gehen nicht unbedingt mit der Bevölkerungsentwicklung einher.
- Siedlungsentwicklung: Die künftige Gestaltung des Siedlungsraumes steht im Zusammenhang mit der Beschäftigten- und Bevölkerungsentwicklung. Gleichwohl weist der Raumordnungsbericht ein starkes Siedlungs- und Verkehrswachstum in künftig stagnierenden Räumen aus.
- Knappheit der finanziellen Ressourcen macht Umsetzung aller bisher genannten Maßnahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes unmöglich (TEN-V, DE, S. 14)
- Klimawandel: Im Weißbuch der EU-Kommission aus dem Jahre 2001 wird auf die Notwendigkeit der Begrenzung des im Verkehrsbereich zu 84 % durch den vom Straßenverkehr hervorgerufenen CO₂-Ausstoß angesichts eines sonst ungebrochenen Wachstums hingewiesen. Dies ist nicht nur umweltfachlich, sondern auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geboten.
- Entkopplung des wirtschaftlichen vom verkehrlichen Wachstum: Das EU-Weißbuch von 2001 sieht es als ein vordringliches Ziel an, wirtschaftliches Wachstum ohne Zunahme des Verkehrs zu ermöglichen und nennt einige Schritte dorthin.

Vorrangiges Netz entwickeln

Diese Entwicklungen sollten einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert im Grünbuch erhalten. Gleichzeitig müssen diese aus Sicht der Verbände bei der

zukünftigen Gestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen handlungsleitend sein.

Die Konsequenz daraus ist eine Stärkung der perspektivisch wachsenden Ballungsräume mit einer entsprechenden Entwicklung der auf diese Ballungsräume gerichteten leistungsfähigen Korridore und einer Priorität für das Rückgrat Schiene. Die vom Grünbuch angestrebte Behandlung vorrangiger Verkehrsnetze mit der Integration der Knoten auf Basis eines multimodalen Ansatzes wird ausdrücklich begrüßt (TEN-V, DE, S. 9 ff). Dies darf nicht losgelöst von den Wechselwirkungen mit dem Siedlungs- und Freiraum sowie der vorab geschilderten Umstände erfolgen.

Für die Entkopplung des wirtschaftlichen vom verkehrlichen Wachstum lassen sich einerseits Distanzen im Alltagsverkehr reduzieren und, bei einer auf die Schiene ausgerichteten Struktur, Fahrten vom motorisierten Individualverkehr insbesondere auf den Öffentlichen Personennahverkehr, bisweilen auch den Radverkehr, verlagern.

Bei ergänzend erforderlichen Beseitigungsmaßnahmen im vorrangigen Straßennetz sind schwerpunktmäßig Maßnahmen des Verkehrsmanagements und unter Verwendung intelligenter Verkehrssysteme vor einem Infrastrukturausbau zu prüfen. Straßenbezogene Maßnahmen im Transeuropäischen Verkehrsnetz peripherer und schrumpfender Gebiete sind vor dem Hintergrund der genannten Umstände nicht weiter prioritär zu verfolgen oder ihre Bedeutung für das Ziel der Wettbewerbsfähigkeit und Kohärenz auf der gesamteuropäischen Ebene zur überprüfen.

Schlüsselrolle des Güterverkehrs

Angesichts einer Verlangsamung des wirtschaftlichen Wachstums muss das Ziel sein, den - wie auch im Weißbuch von 2001 ausgeführt - über 50 Jahre vernachlässigten Schienenverkehr zur Renaissance zu verhelfen. Der in Deutschland seit gut zehn Jahren zu beobachtende Anstieg des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiges Indiz für Verlagerungspotenziale des Systems Schiene. Einen nicht unwesentlichen Anteil daran haben die seit der Öffnung des Schienenmarktes operierenden nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Aufgrund der Konzentration der internationalen Güterströme auf Verkehrszentren ist mit einem weiteren Anstieg des Güterverkehrs zu rechnen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden sich deshalb verstärkt entlang der europäischen Hauptverkehrskorridore strategisch positionieren.

Bei der Bestimmung des Transeuropäischen Netzes sollte aus Sicht des Güterverkehrs Folgendes berücksichtigt werden:

- Organisation der Seehäfen mit dem Ziel der Optimierung der Güterströme aus Übersee. Inwieweit können Mittelmeerhäfen wie beispielsweise Genua, Marseille oder Lissabon bisher auf die Nordseehäfen ausgerichtete Verkehre übernehmen? Dies vermeidet Umwege und entlastet Achsen wie zum Beispiel den Rheinkorridor von unnötigem Durchgangsverkehr.
- Förderung eines grenzüberschreitend reibungslos funktionierenden Schienenmarktes

- Förderung der Interoperabilität, zum Beispiel durch organisatorische und finanzielle Unterstützung einer zügigen Umsetzung des europäischen Zugleitsystems zum Management des Bahnverkehrs ERTMS (European Rail Traffic Management System).
- Intermodalität: Ausbau von Umschlaganlagen zur Stärkung des kombinierten Verkehrs, Kooperation mit Häfen und Flughäfen
- Berücksichtigung der Potenziale eines engmaschigen Netzes an Gleisanschlüssen zur Verbesserung des darauf angewiesenen Einzelwagenverkehrs. Dies könnte sich auch in einer Ausrichtung der Förderkulisse auf die Netzwirkung des Gleisanschlussverkehrs niederschlagen.
- Berücksichtigung der Güterverkehrslogistik: Im Schienengüterverkehr fehlt oft das Know-How. Logistische Prozesse und die Infrastrukturen sind daher oft auf die Straße ausgerichtet.
- Der im Grünbuch genannte „bottom-up“ – Ansatz zur Unterstützung abgestimmter Vorgehen von Akteuren bei der Entwicklung von Güterschienenverkehrskorridoren wird begrüßt und als wichtige innovative Ergänzung zur Ausübung des Subsidiaritätsprinzips in der europäischen Politik gesehen (TEN-V, DE, S. 17).

Optionen für den künftigen TEN-V Aufbau (TEN-V, DE, S. 18, Kap. 4)

Die zukünftige Gestaltung der Europäischen Verkehrspolitik muss sich – vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel und der eingangs genannten Umstände – zunächst auf ein prioritäres Netz von schwerpunktmäßig Schienenkorridoren zur Verbindung der großen und weiter wachsenden Metropolregionen konzentrieren. Eine alleinige Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist angesichts der Netzwirkung des Angebots nicht anzuraten. Die Beispiele TGV-Est (Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt am Main) und Magistrale für Europa (Paris-Straßburg-Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Budapest) verdeutlichen die Notwendigkeit einer an den räumlichen Gegebenheiten orientierten Einbindung der Achse in die Raumstruktur. Zur Gewährleistung des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs sind die notwendigen Netzschlüsse sicherzustellen.

Das TEN-V-Netz ist nach Auffassung der beteiligten Planungsverbände auf die unterschiedlichen raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten der europäischen Länder auszurichten. Für Deutschland bedeutet dies eine Netzplanung, die auf die dezentrale Verteilung der Verdichtungsräume sowie auf die sehr engmaschige Verbindung ihrer Metropolkerne als Verkehrsdrehscheiben und hochwertige mulimodale Schnittstellen ausgerichtet ist. Dies bedeutet aus Sicht der beteiligten Planungsverbände die Entwicklung eines Vorrangnetzes zur Verbindung und Stärkung der jeweiligen Netzknoten sowie die Mittelkonzentration auf dieses Vorrangnetz.

Die Planung von Bypässen im Transeuropäischen Schienennetz hingegen schwächt die zentralen Netzknoten in ihrer Funktion als Aufkommens- und Verknüpfungsschwerpunkte sowohl innerhalb des eigenen Systems als auch zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen und ist somit mit den in den Landesplanungsgesetzen und im Bundesraumordnungsgesetz festgelegten Zielen zur räumlichen Ordnung und Entwicklung nicht vereinbar.

Für den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main:

gez. Erster Beigeordneter Heiko Kasseckert



Für den Verband Region Rhein-Neckar:

gez. Verbandsdirektor Stefan Dallinger



Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein:

gez. Verbandsdirektor Dr. Dieter Karlin



Für den Regionalverband Hochrhein Bodensee:

gez. Verbandsdirektor Karl-Heinz Hoffmann-Bohner



Für den Regionalverband Mittlerer Oberrhein:

gez. Verbandsdirektor Dr. Gerd Hager

