



## Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Beh. f- Stadtentw. u. Umwelt, Postfach 30 05 80, D - 20302 Hamburg

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
B 2 – TEN-Politik und techn. Entwicklung  
Rue de la Loi 200

B 1049 Brüssel

Amt für Verkehr und Straßenwesen  
Amtsleiter

Stadthausbrücke 8  
D - 20355 Hamburg  
Telefon 040 -42840 - 3656 Zentrale - 0  
Telefax 040 -42840 - 2761  
e-Mail: olde.friedrichsen@bsu.hamburg.de

Zimmer B 511

Aktenzeichen (bei Antworten bitte angeben)  
Gz:

Hamburg, den 31. 3. 2005

Betreff:

TEN-T Konsultations-Veröffentlichung vom 25. 1. 05 "Ausdehnung wichtiger europäischer Transportachsen auf die Nachbarländer"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Fragenkomplex der o.g. Veröffentlichung „Welches sind die Hauptachsen?“ sind hier mit Blick auf die Funktion Hamburgs als Schnittstelle großer Verkehrsströme in Nordeuropa die nachstehenden Überlegungen angestellt worden, die Sie bitte in das Konsultationsverfahren einfließen lassen wollen.

### **Einbindung der Seehäfen in die Hauptachsen**

Die dezentrale Erschließung des europäischen Hinterlandes über mehrere im Wettbewerb stehende bedeutende Überseehäfen verteilt das Transportaufkommen bisher ökonomisch sinnvoll und nachhaltig auf unterschiedliche Landkorridore des TEN-Netzes. Als Beispiel sei die Antwerpen – Hamburg – Range genannt. Auch wenn die Landkorridore zum Teil bereits an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, kann der Zulauf und Abfluss der Güter nach und von den Häfen auf Dauer nur in dieser arbeitsteiligen Ausrichtung bewältigt werden. Dies auch mit Blick auf die prognostizierten Verkehrszuwächse. Bei der Festlegung von Hauptkorridoren der Nachbarländer sind deshalb diese geografischen Gegebenheiten angemessen und ausgewogen zu berücksichtigen. Die Konzentration z.B. auf nur einen mitteleuropäischen

Hauptkorridor in West-Ost-Richtung würde jedenfalls den unterschiedlichen standortspezifischen Ansprüchen der Häfen zuwiderlaufen..

### **Seeschiff Ostsee / Nordsee**

An das Netz der motorways of the sea sollten zwei Anschlussachsen angebunden werden, und zwar nach Häfen der Russischen Föderation (z.B. St. Petersburg) und Norwegens (z.B. Bergen).

Besondere Bedeutung ist den Häfen der Russischen Föderation beizumessen. Der Hafen Hamburg ist bereits über short-sea-Verbindungen hiermit unmittelbar und mittelbar verbunden. Er ist wichtigster Transithafen der Russischen Föderation im Stückgutbereich mit hohen jährlichen Zuwachsraten. Dabei wird der weitaus größte Teil im Seetransit (Schiff/Schiff) umgeschlagen. Beim Einsatz künftiger Fördermittel der Europäischen Union für short-sea-Verbindungen mit Häfen der Russischen Föderation ist allerdings zu beachten, dass keine signifikanten Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten bestehender nachhaltiger Eisenbahnverkehrsdienste zwischen Hamburg und der Russischen Föderation (via Berlin) entstehen.

### **Schiene/Straße Norwegen**

Die feste Querung des Fehmarn-Belts ist in den geltenden Leitlinie bereits als „prioritäres Projekt“ ausgewiesen. Dieses Projekt muss auch verstanden werden als Teilstück nicht nur der Verbindung nach Kopenhagen, Malmö und Stockholm, sondern auch als Teilstück der Verbindung über Kopenhagen und Malmö nach Göteborg und Oslo (Schiene und Straße) zur Anbindung des EU-Nachbarstaates Norwegen.

### **Schiene/Straße Russische Föderation, Weißrussland, Ukraine und angrenzende Drittländer**

Der TINA-Korridor 3 (Dresden-Wroclaw-Kattowice-Lviv-Odessa) wird wohl alternativlos sein, da er die kürzeste Verbindung zwischen Zentraleuropa und der Ukraine darstellt und in Slawkow eine funktionierende Schnittstelle zwischen der europäischen Normalspur und der ukrainischen Breitspur besitzt. Der Ausbau dieses Korridors wird von hier aus unterstützt.

Um weiterhin schienenseitig ein leistungsfähiges Angebot Richtung Russland anbieten zu können, das die trotz der laufenden Terminalausbauprogramme knapp bleibenden wasserseitigen Kapazitäten entlasten hilft, ist es unabdingbar, den TINA-Schielenkorridor 2 (Eisenbahnachsen Warschau-Minsk-Moskau-Nishni Novgorod) auch über Warschau hinaus zu ertüchtigen.

Der Korridor 2 stellt auch eine natürliche Anbindung des europäischen Eisenbahnnetzes an den transsibirischen Eisenbahnkorridor dar, der in den letzten beiden Jahren sehr hohe Wachstumsraten aufwies. Insofern wird von hier aus auch der Ausbau des Korridors 2 unterstützt.

Mit freundlichen Grüßen



Olde Friedrichsen