



Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Postfach 30 05 80, D - 20355 Hamburg

An
European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Unit B2 - Trans-European Network policies
1049 Brussels

Belgium

DG TREN Lygode						
A/14946						
2.4.02.2006						
ACTION: PERFORMANCE:						
A	B	C	D	E	F	G
H	I	J	01	02	CP1	CP2
DG	ABS	DBA	DBA	AAE		ANX

Amt für Verkehr und Straßenwesen
Überregionale Koordinierung

Stadthausbrücke 8
D - 20355 Hamburg
Telefon 040 - 428 40 - 2379 Zentrale - 0
Telefax 040 - 428 40 - 2761

Ansprechpartner Michael Treder
Zimmer C 404
E-Mail michael.treder@bsu.hamburg.de

Az.: 760.280-23

14. Februar 2006



Öffentliche Anhörung zum Bericht "Erweiterung der europäischen Hauptverkehrsachsen zu den Nachbarländern"

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern nehmen wir die Gelegenheit wahr, die Fachposition der Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, zugleich oberste Verkehrsbehörde in Hamburg, in die Diskussion um den Bericht der High-Level-Group unter Vorsitz der ehemaligen Vizepräsidentin der Kommission, Frau Loyola de Palacio, einzubringen.

Wir knüpfen auch an unsere Stellungnahme vom 31.03. 2005 im Vorfeld der Berichtserstellung an.

Die Szenarien über die Entwicklung der Güterverkehrsströme auf der Schiene bis 2020 sind nicht unmittelbar einleuchtend. Das Grafik-Szenario des Verkehrsflusses zwischen EU und Osteuropa auf Seite 20 oben des Berichts ist bezüglich der Relationen Hamburg - Berlin, Wien - Warschau - Moskau sowie insgesamt der Darstellung für MOE-Länder nicht nachvollziehbar.

Die Darstellung von transnationalen Achsen basiert offenkundig auf einer gemeinsamen Projektion der paneuropäischen Korridore sowie der aktuellen prioritären Projekte der TEN-Leitlinien. Bei den seinerzeitigen Darstellungen zu den paneuropäischen Korridoren wurden auf dem Territorium der EU (vor Erweiterung) nur die Grenzübergänge als Bezugspunkte ausgewiesen. In der Darstellung des vorliegenden Berichts wird nunmehr als multimodale Verbindung in der Nordachse Sibirien - Moskau - Minsk - Warschau Berlin als End- und Ausgangspunkt ausgewiesen. Dies ist unzutreffend, weil dabei der Hamburger Hafen als Ziel- und Quelle von Verkehren auf dieser Achse ausgeblendet wird. Zudem zeichnet sich der Korridor von Berlin nach Hamburg auch noch durch seine Multimodalität aus: Schiene, Straße, Binnenwasserstraße.

Ferner wird bei der Darstellung der aktuellen „prioritären Projekten“ der TEN zumindest in zwei Fällen nicht der Gesamtbezug einer transnationalen Achse gesehen:

die Grafik Seite 3 und a.a.O. lässt die Schienenachse von Skandinavien (mit dem „prioritären Projekt“ der festen Querung des Fehmarn Belts incl. der Zu- und Ablaufstrecken) in Hannover enden. Ab Hannover ist weder eine Fortführung nach Süden (Anschluss Frankfurt / Nürnberg, weiter Richtung Italien und Osteuropa) noch eine West-Ost-Achse Niederlande - Ruhrgebiet - Hannover - Berlin - Warschau - Moskau ausgewiesen, obwohl es sich um auch vom Güterverkehr hoch frequentierte transnationale Strecken handelt;

die Grafik Seite 3 und a.a.O. weist nicht den vom Güterverkehr genutzten Teil der transnationale Schienenachse (südlich von Hamburg beginnend; siehe vorstehend) Hamburg – Flensburg/Padborg – Kolding – Odense – Kopenhagen (dann mündend auf das dargestellte „prioritäre Projekt“ mit Anbindung Norwegens über Schweden) aus.

Es entsteht durch die Art der gewählten Darstellung der unzutreffende Eindruck, Nord- u. Mitteldeutschland seien von der verkehrlichen Erschließung her ein „weißes Loch“. Dies wird auch am Beispiel der Elbe deutlich, die zwar nicht als Teil eines paneuropäischen Korridors definiert ist, aber als internationale Wasserstraße nach den TEN-Leitlinien durchaus gleichberechtigt dargestellt werden müsste (transnationaler Charakter).

Ferner fehlt hiesigen Erachtens auch eine Darstellung der Annahmen über die Entwicklung der Güterverkehrsströme auf den Verkehrsträgern Straße und Binnenwasserstraße. Ebenso fehlt – und nur in der Summe kann dann nach hiesigem Verständnis auch über die Notwendigkeit der Entwicklung von Verkehrsachsen zu den neuen Nachbarstaaten der erweiterten EU fundiert diskutiert werden – die Darstellung der seewärtigen Güterverkehrsmengenbeziehungen, für Hamburg z.B. in den Ostseeraum hinein wie selbstverständlich auch die seewärtigen Verkehrsbeziehungen der Ostseeanrainer untereinander.

Die Festlegung von „Motorways of the Sea-Häfen“ in den neuen Nachbarländern der EU zum jetzigen Zeitpunkt dürfte etwas verfrüht sein. Zum einen ist noch nicht absehbar, wo genau sich „Motorways of the Sea“ entwickeln werden, zum anderen wird es hier ohnehin aus grundsätzlichen Erwägungen heraus als verfehlt angesehen, einzelne Häfen zu benennen. Dies muss sich vielmehr im Wettbewerb ergeben.

Aufgrund der bestehenden, ökonomisch sehr bedeutsamen Verkehrsbeziehungen der EU-Mitglieder im Ostseeraum zu Norwegen und Russland (incl. Kaliningrad) und angesichts der Tatsache, dass es neben den Beziehungen über See auch aufgrund der geografischen Gegebenheiten direkte landseitige Verkehrsverbindungen gibt, sowie angesichts der in unterschiedlichen Zusammenhängen prognostizierten erheblichen Wachstumsraten in dieser Region der EU scheint es aus hiesiger Sicht angezeigt, dem Ostseeraum besondere Aufmerksamkeit auch im Rahmen des Berichtes und bei Abwägung von Prioritäten zu widmen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Treder