



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Bau und Verkehr

Amt für Verkehr und
Straßenwesen

Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg
Telefon: (040) 42840.3548
Telefax: (040) 42840.2761

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Amt Häfen, Dienstleistungen
und Wirtschaftsinfrastruktur

Alter Steinweg 4, 20355 Hamburg
Telefon: (040) 42841.1475/1476
Telefax: (040) 42841.2078

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion B -
Rue de la Loi 200

B - 1049 Brüssel

22. August 2003

Betreff:

TEN-V-Revision

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Veröffentlichung vom 11. 7. 2003 eröffnen Sie allen Interessierten die Möglichkeit, zur bevorstehenden Überarbeitung der Entscheidung 1692/96 über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Revision) ihre Positionen und Anregungen mitzuteilen.

Wir nutzen diese Gelegenheit, um einige unseres Erachtens wichtige Aspekte in die TEN-V-Revision einzubringen.

Unsere Sicht wird bestimmt von der Funktion Hamburgs als Verkehrsdrehscheibe im Norden Europas für den Personen- und Güterverkehr. Besonderes Augenmerk widmen wir dem

Güterverkehr, der hier über Schnittpunkte der Nord-Süd-Achse "Ostseeraum/Übersee - Mitteleuropa" und der West - Ostachse "Übersee - Osteuropa" gebündelt wird. So erfüllt der Hafen Hamburg als östlichster Nordseehafen und westlichster Ostseehafen naturgemäß wichtige Aufgaben im Verkehr mit Nord- und Osteuropa. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse im innergemeinschaftlichen Verkehr insbesondere im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung halten wir es daher für dringend notwendig, für bestimmte Korridore möglichst schnell leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen für den internationalen Verkehr in diesem Raum zu schaffen. Die Festlegung neuer prioritärer Projekte, wie jetzt von der Hochrangigen Gruppe vorgeschlagen (van Miert-Bericht), muss hierauf angemessene Antworten geben.

Dieses vorangestellt merken wir an:

1. Fehmarn-Belt-Querung

Mit Aufnahme der Fehmarn-Belt-Querung Schiene/Straße als Projekt Nr. 14 in die Liste 1 der 18 vorrangigen Projekte des van Miert-Berichts, die bis 2020 fertig gestellt werden sollen, wird eine Perspektive für die baldige Schließung der letzten Lücke in einem durchgehenden direkten Landverkehrskorridor zwischen Skandinavien und Mitteleuropa eröffnet. Auch wir möchten das Projekt schnellstmöglich realisiert wissen und begrüßen besonders, dass es nicht auf die Meeresquerung begrenzt, sondern die Schienenanbindung in Deutschland (Puttgarden - Hamburg - Bremen - Hannover) mit demselben Zeithorizont ausdrücklich einbezogen ist. Insbesondere durch den Ausbau/Neubau der Schienenverbindung zwischen Hamburg/Bremen und Hannover ("Y-Trasse") werden in Norddeutschland die zur Beschleunigung des internationalen Schienengüterverkehrs in der bedeutendsten Nord-Süd-Achse notwendigen zusätzlichen Kapazitäten geschaffen, mit denen auch die im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010" angestrebte Trennung des Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs vom langsameren Güterverkehr in den neuralgischen Punkten möglich wird. Wir halten es daher für unabdingbar, dass dieses Projekt unverändert in seiner gesamtheitlichen Dimension unter den wichtigsten vorrangigen europäischen Großprojekten der TEN-V-Revision ausgewiesen wird.

2. Meeresautobahnen

Das ebenfalls in Liste 1 ausgewiesene Projekt Nr. 3 "Motorways of the Sea" wird im Textteil des van Miert-Berichts bezüglich der Ostsee-Meeresautobahnen als Verbindung zwischen den Ostseeanlieger-Staaten mit zentral- und westeuropäischen Staaten definiert. Diese Definition in Verbindung mit der grafischen Darstellung wirft hier verschiedene Fragen auf:

Unklar ist, ob der Status Meeresautobahn nur für Verbindungen gelten soll, die zwischen einem Ostseehafen und einem Nordsee-/Atlantikhafen bestehen. Es bedarf der Klarstellung, dass Verbindungen zwischen Mitgliedstaaten, die nur zwischen Ostseehäfen existieren, die aber Teil einer intermodalen Transportkette zwischen den Ostseeanlieger-Staaten mit zentral- und westeuropäischen Staaten sind, ebenfalls den Status erfüllen (z.B. Finnland - Deutschland).

In der grafischen Darstellung sollte neben der echten See-Route über Kattegat und Skagerrak auch die - in der Praxis ebenso häufig gewählte - Route durch den Nordostsee-Kanal ausgewiesen werden. So wäre auch für Schiffsverbindungen zwischen dem Hafen Hamburg und Ostseehäfen via Nord-Ostsee-Kanal klargestellt, dass sie den Status erfüllen.

Es ist zu definieren, welcher Hafen an eine Meeresautobahn angeschlossen ist. Dabei sollte im Hinblick auf die einzusetzenden TEN-Haushaltsmittel ein enger Maßstab angelegt werden, mit dem eine Bündelung auf leistungsfähige und wirtschaftlich betreibbare Relationen erreicht wird.

Für den Einsatz von EU-Fördermitteln für Betriebskosten-Anschubfinanzierungen (z.B. Programm Marco Polo) sowie Investitionen innerhalb der Häfen (Umschlaganlagen) und Verkehrsanbindungen der Häfen an das Hinterland sind Verfahrensregelungen vorzusehen, mit denen die Auswirkungen auf den Wettbewerb insbesondere zwischen den Verkehrsträgern sorgfältig untersucht werden, um unverträgliche Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Insbesondere ist sicherzustellen, dass durch Fördermittel zugunsten von Meeresautobahnen nicht bereits existierende parallele Schienenverbindungen gefährdet werden. Außerdem sollte die Förderung von Meeresautobahnen nicht lediglich zu einer Verschiebung von Seeverkehren führen. Ziel muss es sein, Straßenverkehre auf die Meeresautobahnen zu verlagern, um der im Weißbuch Verkehr vertretenen Politik der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu entsprechen.

3. Engpassbeseitigung Binnenwasserstraßen

In Liste 1 des van Miert-Berichtes wird das Projekt 2 beschränkt auf "Eliminating the Bottlenecks on the Rhine-Main-Danube". Der Donau ist zweifellos eine herausragende Rolle bei der Wasserstraßenanbindung Osteuropas beizumessen. Andererseits werden auch hohe Erwartungen an die Elbe als internationale Wasserstraße für den deutsch-tschechischen Güterverkehr und Teil des transeuropäischen und des TINA-Netzes (paneuropäischer Korridor IV) geknüpft, die nur erfüllt werden können, wenn die Beseitigung bestimmter Engpässe im Stromgebiet der Elbe (sh. Anlage) mit gleicher Priorität behandelt werden. Zumindest die auf deutscher Seite noch ausstehenden Ausbaumaßnahmen und vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen zur Niedrigwasserregulierung für eine durchgehende Befahrbarkeit der Elbe (Erreichung einer Wassertiefe von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr) sind bei der Festlegung prioritärer Wasserstraßenprojekte gleichberechtigt neben Rhein-Main-Donau auszuweisen.

Die deutsche Bundesregierung hat zwar den Elbausbau als Folge der Hochwasserkatastrophe in 2002 ausgesetzt und neue Untersuchungen über die hydrologische Verträglichkeit einer Fortsetzung ihres Ausbauprogrammes eingeleitet. Das Ergebnis liegt noch nicht vor. Dies kann auf EU-Ebene jedoch kein Hindernis sein, jetzt den fraglichen Elbausbau als vorrangigen europäischen Bedarf ggf. unter Vorbehalt einer laufenden Untersuchung zu definieren.

4. Magnetschnellbahntechnik

Über die im van-Miert-Bericht hinaus dargestellten Projekte wird angeregt, als ein prioritäres Projekt die Entwicklung eines transeuropäischen Netzes in Magnetschwebbahntechnologie zur schnellen und umweltverträglichen Verbindung europäischer Metropolregionen auszuweisen. Hierzu liegen erste konzeptionelle Vorstellungen als "EuroRapid-Konzept" vor mit den Verbindungen Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg/Lübeck - Kopenhagen - Stockholm sowie Hamburg/Schwerin - Berlin/Warschau - Berlin Dresden - Prag - Wien - Budapest. Zu Teilen eines solchen Netzes der Verbindung europäischer Metropolen liegen bereits erste

Untersuchungen vor. Sehr konkret sind vorbereitende Aktivitäten für eine Verbindung zwischen Amsterdam – Oldenburg – Bremen – Hamburg auf regionaler wie nationaler Ebene (Königreiche der Niederlande und Bundesrepublik Deutschland).

Mit Aufnahme der Entwicklung eines transeuropäischen Netzes in Magnetschwebbahntechnologie würde neben das schon enthaltene Projekt des Satellitennavigationssystems GALILEO ein weiteres mit dem Anspruch moderner europäischer Hochtechnologie gestellt.

Eine Ausfertigung dieses Schreibens erlauben wir uns, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zur Kenntnis zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Ingelmann

gez.

Reuter

Strombaumaßnahmen an der Elbe

