

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

12. Dezember 2011
Hei/St/III-5/914

Stellungnahme des ZDS

**zum
Vorschlag der Europäischen Kommission
für eine
Verordnung über Leitlinien der Union
für den Aufbau des
transeuropäischen Verkehrsnetzes**

1. Allgemeine Bemerkungen

Der ZDS begrüßt den Auf- und Ausbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bestehend aus Infrastrukturen für den Schienen-, Binnenschiffs-, Straßen-, See- und Luftverkehr, der zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts beitragen soll. Dabei unterstützen wir das Zwei-Ebenen-Konzept, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst. Auch dem Konzept der Kernnetzkorridore mit der Herstellung von Verbindungen zu den Seehäfen stimmen wir grundsätzlich zu.

Der ZDS begrüßt, dass Seehäfen Teil des zukünftigen Gesamt- und Kernnetzes werden sollen. Für die Entwicklung eines multimodalen europäischen Logistiknetzes ist es wichtig, dass die Seehäfen mit ihren Hinterlandanbindungen stärker als bisher in die TEN-V integriert werden.

2. TEN-V-Leitlinien als EU-Verordnung

Die derzeit geltenden TEN-V-Leitlinien wurden als ein Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates vorgeschlagen und angenommen. Für die Neufassung der TEN-V-Leitlinien wird nunmehr als Rechtsrahmen eine Verordnung vorgeschlagen. Während gemeinschaftliche Leitlinien lediglich zur Umsetzung an die Mitgliedstaaten gerichtet sind, stellt eine EU-Verordnung unmittelbar geltendes Recht dar, das nicht mehr in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Gemeinschaftliche TEN-V-Leitlinien in Form einer EU-Verordnung stellen damit einen erheblichen Eingriff in die nationale Infrastrukturplanung dar. Dies ist unseres Erachtens nicht akzeptabel. Der Auf- und Ausbau des TEN-V sollte auch weiterhin im Rahmen von gemeinschaftlichen Leitlinien erfolgen.

3. Einbeziehung der Seehäfen in die TEN-V-Leitlinien

3.1 Seehäfen im Gesamtnetz

Wir begrüßen, dass nach Artikel 23 des Verordnungsvorschlags viele der deutschen Seehäfen Teil des Gesamtnetzes und in den Karten in Anhang I verzeichnet sind.

Kriterien für die Aufnahme der Seehäfen in das Gesamtnetz sind nach Artikel 24 Absatz 2 des Entwurfs insbesondere alternativ ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 0,1% des gesamten jährlichen Aufkommens an Personen, Massengütern oder Stückgütern aller Seehäfen in der Union.

2008 belief sich der Anteil von 0,1% am jeweiligen EU-Seeverkehrsaufkommen auf 2,4 Mio. t Massengüter, 1,3 Mio. t Stückgüter und 411.000 Passagiere. Wir fügen zwei Tabellen bei, die deutlich machen, welche deutschen Seehäfen nach diesen Kriterien Teil des Gesamtnetzes sind (siehe Anlage 1 und 2).

Nach Artikel 24 Absatz 1 des Vorschlags umfasst die Seeverkehrsinfrastruktur auch Seeschiffahrtsstraßen und Hafeneinfahrten. Wir begrüßen, dass damit auch die seewärtigen Zufahrten zu den wichtigen deutschen Seehäfen Bestandteil des Gesamtnetzes sind.

Nach Artikel 25 des Entwurfs stellen die Meeresautobahnen die Fortführung des TEN-V im Seeverkehr dar. Danach sollen Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im TEN-V auch Seeverbindungen zwischen einem Hafen des Kernnetzes und Häfen des Gesamtnetzes umfassen.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse werden in Artikel 7 des Vorschlags geregelt. Die Entscheidungskriterien für derartige Vorhaben sollten um das Kriterium einer hohen Netzwerkproduktivität ergänzt werden. Dies ist insbesondere für Infrastrukturprojekte notwendig, die für sich allein nur eine durchschnittliche Kosten-Nutzen-Effizienz haben, aber ein wichtiger Bestandteil eines hoch effizienten Gesamtnetzes sein können. Insofern sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse von Meeresautobahnen auch Seeverbindungen zwischen Häfen des Gesamtnetzes umfassen, ohne dass ein Kernnetzhafen einbezogen wird.

3.2 Seehäfen im Kernnetz

Wir begrüßen, dass die in Anhang II Teil 2 des Vorschlags aufgeführten Seehäfen des Kernnetzes auch die deutschen Seehäfen Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Lübeck, Rostock und Wilhelmshaven umfassen.

Nach Artikel 45 Absatz 2b muss die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes zusätzlich zu den Anforderungen des Gesamtnetzes die Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen erfüllen. Der sinnvolle Aufbau von LNG-Tankstellen in Seehäfen ist jedoch abhängig von den technischen Möglichkeiten der Nutzung dieser Kraftstoffe in der Seeschifffahrt. Daher sollte die Verfügbarkeit derartiger Kraftstoffe nicht schon jetzt als Anforderung für die Aufnahme von Seehäfen in das Kernnetz zwingend vorgeschrieben werden.

3.3 Hafenanbindungen im Kernnetz

Für die Leistungsfähigkeit der Seehäfen sind ihre seewärtige Erreichbarkeit sowie bedarfsgerecht ausgebaute Hinterlandanbindungen von entscheidender Bedeutung. Wir begrüßen daher, dass in den Karten in Anhang I des Vorschlags viele Hafenanbindungen der deutschen Seehäfen und Ausbauprojekte in das Kernnetz aufgenommen werden.

So sind die Elbe, Weser und Ems und ihre seewärtigen Zufahrten, der Nord-Ostsee-Kanal sowie der Elbeseitenkanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Küstenkanal und Mittellandkanal im Kernnetz enthalten. Das Kernnetz umfasst auch wichtige Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auf der Straße und Schiene. Auch wichtige Ausbauprojekte, wie die Y-Trasse, die A1 und A7 sind Bestandteile des Kernnetzes. Die geplante Küstenautobahn A22 ist im Gesamtnetz aufgenommen worden.

Zentrale Vorhaben zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen sind damit Teil des Kernnetzes. So könnten z. B. der Bau der Y-Trasse und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals mit Mitteln des TEN-V kofinanziert werden. Möglich wäre auch eine Anschubfinanzierung für den Ausbau der Schleusen des Schiffshebewerks Scharnebeck.

Für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen sind auch Maßnahmen zur Entlastung der Schienenknoten Hamburg, Bremen und Hannover wichtig. Nach Artikel 10 i des Vorschlags sollen die Union, die Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber und andere Projektträger allerdings insbesondere auf Maßnahmen achten, die für die Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr notwendig sind. Diese vorgeschlagene Priorität ist für Seehäfen nicht akzeptabel. Um Seehäfen in das Kernnetz zu integrieren, müssen städtische Schienenknoten entlastet, aber Hafenstädte nicht umfahren werden. Vielmehr sollten zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen kofinanziert werden.

Um die erwarteten Gütermengen in den Seehäfen abwickeln zu können, werden Hinterland-Hubs immer wichtiger. Nach Artikel 32 des Vorschlags sind in den Karten in Anhang I Güterterminals und Logistikplattformen verzeichnet, die vom betreffenden Mitgliedstaat benannt worden sind. Für Deutschland sind in den Karten allerdings nur drei Standorte verzeichnet. Diese Anzahl überrascht uns. Bereits heute ist das KV-Terminalsystem in Deutschland gut entwickelt, das zukünftig noch weiter ausgebaut werden soll. Dies sollte auch in den TEN-V-Karten deutlich werden.

3.4 Seehäfen in Kernnetzkorridoren

Mit den Kernnetzkorridoren soll die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtert werden (siehe Artikel 48 Absatz 1). Nach Artikel 50 Absatz 2 des Vorschlags ist die Liste der Kernnetzkorridore in Anhang I des Verordnungsvorschlags zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ enthalten. Diese Liste umfasst 10 Kernnetzkorridore, wobei deutsche Kernnetzhäfen von den Korridoren 4 und 5 erfasst werden.

Die Liste der vorermittelten Vorhaben für die Kernnetzkorridore umfasst auch die Y-Achse, wobei die Arbeiten danach vor 2020 beginnen sollen. In dieser Liste werden neben den Korridoren auch andere Abschnitte des Kernnetzes aufgeführt. Darin ist auch die Eisenbahnverbindung nach Wilhelmshaven und Bremerhaven mit der Bemerkung enthalten, dass die Studien noch nicht abgeschlossen sind. Dies entspricht jedoch nicht dem Sachstand. Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven wurde bereits begonnen. 2014 ist die Elektrifizierung der Strecke vorgesehen. Dieser Sachstand muss im Anhang Teil I aufgenommen werden, damit eine Kofinanzierung beantragt werden kann.

Wie die vorgeschlagenen Kernnetzkorridore bestimmt worden sind, ist für uns nicht nachvollziehbar. Der Vorschlag ist für uns daher intransparent. Bei der Identifizierung von Korridoren ist es wichtig, dass alle wesentlich bestehenden und zu erwartenden Güterströme in den Korridoren abgebildet werden können. Gegebenenfalls sind Verbindungen von Korridoren erforderlich. Eine zukünftige

Fortschreibung der Korridore sollte daher keinesfalls allein durch die Kommission erfolgen.

Der Verordnungsvorschlag zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ ist als konstitutiver Bestandteil des TEN-V vorgesehen, unabhängig von den in den TEN-V-Leitlinien geregelten Anforderungen. Dies halten wir nicht für akzeptabel.

4. Finanzierung

Nach dem Vorschlag zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ schlägt die EU-Kommission für die Haushaltslinie 2014 – 2020 des TEN-V als Anschubfinanzierung 31,7 Mrd. € vor, davon 10 Mrd. € für Kohäsionsländer. 80% dieser Mittel sollen in Vorhaben des Kernnetzes und in horizontale Vorhaben zur Kofinanzierung informationstechnischer Vorhaben fließen.

Wir haben Verständnis dafür, dass Vorhaben im Kernnetz Priorität bei der EU-Kofinanzierung haben sollen. Nicht akzeptabel ist jedoch, dass im Finanzierungszeitraum 2014 – 2020 der Schwerpunkt auf der Kofinanzierung von grenzüberschreitenden Vorhaben liegen soll. Auch ist nicht hinnehmbar, dass die Kofinanzierungsquote für Bahn- und Binnenwasserstraßenvorhaben generell 20% bis 30% betragen soll, während für grenzüberschreitende Vorhaben dieser Verkehrsträger die Kofinanzierung auf bis zu 40% erhöht werden kann.

Auch die land- und wasserseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen dienen der Abwicklung grenzüberschreitender Verkehre. Verkehre über die Seehäfen sind auch grenzüberschreitende Verkehre. Daher müssen Ausbauprojekte über die blaue Grenze Ausbauprojekten über die grüne Grenze gleichgestellt werden. Es kann nicht sein, dass Verkehrswege für Überseetransporte z. B. von München über die niederländischen und belgischen Seehäfen im Rahmen der TEN-V bessergestellt werden als Verkehrswege von München über die deutschen Seehäfen und umgekehrt.

Außerdem ist es dringend erforderlich, bei der Kofinanzierung von Projekten in Kohäsionsländern, die bis zu 85% gefördert werden sollen, darauf zu achten, dass diese Projekte wettbewerbsneutral sind. Aber auch grundsätzlich müssen bei der Kofinanzierung von Projekten im Rahmen der TEN-V die Auswirkungen auf den Verkehrswege- und Standortwettbewerb im Binnenmarkt geprüft werden.

Für Straßenprojekte und entsprechende Leitsysteme sieht der Vorschlag keine Möglichkeit der Kofinanzierung vor. Dies ist nicht akzeptabel und steht im Widerspruch zum verkehrspolitischen Ziel der Komodalität der EU-Kommission.

Außerdem soll die Kofinanzierung von der Erhebung von Nutzerentgelten abhängig gemacht werden. Auch dies halten wir nicht für akzeptabel.

5. Zusammenfassung

Die vorgeschlagenen TEN-V- Leitlinien werden vom ZDS grundsätzlich begrüßt. Sie sollten allerdings nicht in der Rechtsform einer EU-Verordnung in Kraft treten, da dies erhebliche Eingriffe in die nationale Verkehrsinfrastrukturplanung zur Folge hätte. Der Auf- und Ausbau des TEN-V sollte auch weiterhin im Rahmen von gemeinschaftlichen Leitlinien erfolgen.

Der Vorschlag berücksichtigt die Interessen der deutschen Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen. Dabei muss allerdings sichergestellt werden, dass der bedarfsgerechte Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen in nationaler Zuständigkeit auch kofinanziert werden kann.

Nicht akzeptabel ist es, dass im Finanzierungszeitraum 2014 – 2020 der Schwerpunkt der Projekte auf der Finanzierung von grenzüberschreitenden Vorhaben liegen soll. Verkehre über die Seehäfen sind auch grenzüberschreitende Verkehre. Ausbauvorhaben über die blaue Grenze müssen daher Ausbauprojekten über die grüne Grenze gleichgestellt werden.

Im Hinblick auf das verkehrspolitische Ziel der Komodalität müssen nicht nur Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte, sondern auch Straßenprojekte kofinanzierungsfähig sein.

Außerdem muss bei der Kofinanzierung von Projekten in Kohäsionsländern, die bis zu 85% gefördert werden sollen, die Wettbewerbsneutralität der Projekte berücksichtigt werden. Aber auch generell sollten bei der Kofinanzierung von Projekten im Rahmen der TEN-V die Auswirkungen auf den Verkehrswege- und Standortwettbewerb im Binnenmarkt geprüft werden.