



## **Stellungnahme der Initiative „Magistrale für Europa“**

### **im Rahmen der Konsultation zur künftigen Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN - V**

Die Initiative „Magistrale für Europa“ ist eine Interessengemeinschaft aus Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern entlang der europäischen Bahnverbindung „Paris – Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Mühldorf – Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien – Bratislava/Budapest“. Ziel der Initiative „Magistrale für Europa“ ist der durchgehende Ausbau der West-Ost-Magistrale „Paris – Bratislava/Budapest“ zur Hochleistungsstrasse für Personen- und Güterverkehr, die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots sowie die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr entlang der gesamten Achse. Zweck der Initiative ist die Förderung dieser Ziele.

## Kurzfassung

Die Initiative „Magistrale für „Europa“

- **begrüßt die grundsätzliche Methodik der TEN-V-Planung und hiermit verfolgter wesentlicher Ziele** wie die West-Ost-Verbindung zwischen alten und neuen Mitgliedsstaaten sowie die **Sicherung der Kontinuität laufender Projekte**. Hinsichtlich der **Streckenführung von PP 17 (Paris-Bratislava) und PP 22 im Abschnitt Wien-Budapest** sieht die Initiative **keinen Anpassungsbedarf**.
- regt an, für die **TEN-V-Planung für Schienenprojekte systematisch die Methodik der „Integrierten Planung“ von Fahrplan und Infrastruktur anzuwenden**<sup>1</sup>, um einen möglichst effizienten Einsatz der knappen Investitionsmittel für TEN-V-Bahnprojekte zu gewährleisten und im Fernverkehr auch bei etappenweisem Ausbau attraktive Fahrplangebote für die Nutzer sicherzustellen.
- **unterstreicht den Nutzen leistungsfähiger städtischer Knoten** als Schnittstelle zwischen (inter-)nationalen, regionalen und lokalen Verkehren sowie die **Bedeutung hochwertiger Zubringer- und Verteilernetze auch für die Rentabilität der Investitionen in das TEN-V-Kernnetz**.
- tritt dafür ein, die **Finanzierung grenzüberschreitender und grenznaher TEN-V-Abschnitte am „Nutzenprinzip“ zu orientieren**: das jeweilige nationale Engagement bemisst sich nicht mehr an den im eigenen Hoheitsgebiet zu tätigen Investitionen (Territorialitätsprinzip), sondern am tatsächlich erwarteten grenzüberschreitenden Nutzen.
- schlägt für die **TEN-V-Kofinanzierung projektbezogener Teilabschnitte vor, insbesondere folgende Kriterien und Instrumente** zu berücksichtigen:
  1. **Prioritäre Förderung von Schnittstellen-Projekten** in TEN-V-Knoten, **die der Realisierung mehrerer vorrangigen TEN-V-Vorhaben dienen** und damit großräumig besondere Netzwirksamkeit entfalten („**Vernetzungsbonus**“).
  2. **Voraussetzung** für TEN-V-Förderung ist ein „**Transnationales Betriebskonzept**“ für das gesamte vorrangige Vorhaben sowie die Durchführung einer „**Fahrplan-Konsequenzen-Prüfung**“ für Teilprojekte.
- begrüßt die vorgeschlagene **rechtliche Absicherung der Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die TEN-V-Planungsprozesse**.
- befürwortet das Vorhaben, die **Verantwortlichkeiten der Mitgliedsstaaten in den verschiedenen Projektphasen** (Planung, Finanzierung, Umsetzung, Evaluation) klar zu definieren.
- **spricht sich für erweiterte Mandate für „Pakete“ kleinerer infrastruktur- und betriebsbezogener Maßnahmen** in Abstimmung mit den jeweiligen Verantwortlichen auch auf lokaler und regionaler Ebene aus.

---

<sup>1</sup> vgl. Studie „Magistrale für Europa - Züge für Europa“, Auftragnehmer SMA und Partner AG, <http://www.magistrale.org/aktuell.php>, Präsentation TEN-T Committee Brüssel, 22.02.2010

- plädiert für eine Operationalisierung sowie die **juristische und organisatorische Verankerung der Instrumente „Integrierte Planung“, „Transnationale Betriebskonzepte“** sowie der **„Fahrplan-Konsequenzen-Prüfung“**.

## Einleitung

Die **Initiative „Magistrale für Europa“ begrüßt den** mit der Veröffentlichung des TEN-V-Grünbuchs durch die EU-Kommission begonnenen und durch diese Konsultation fortgesetzten, **breit angelegten Beteiligungsprozess** und nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne erneut wahr.

Die Stellungnahme der Initiative beruht auf **langjährigen Erfahrungen aus dem Engagement für die europäische Bahnachse „Paris-Bratislava/Budapest“**. Derzeit ist die gesamte „Magistrale für Europa“ Teil vorrangiger TEN-V-Vorhaben. Der Magistrale-Abschnitt „Paris-Bratislava“ deckt das vorrangige TEN-V-Vorhaben 17 komplett ab, der Abschnitt „Wien-Budapest“ ist Bestandteil des vorrangigen TEN-V-Vorhabens 22.

Zudem kreuzen sich die vorrangigen TEN-V-Vorhaben 1, 6, 23 und 24 in den TEN-V-Knoten Strasbourg, Karlsruhe, München, Linz, Wien, Bratislava und Budapest mit der „Magistrale für Europa“. Die **Vernetzung der an der Magistrale liegenden wirtschaftsstarke Ballungsräume** unterstützt die Lissabon-Ziele und dient dem sozialen und territorialen Zusammenhalt. Aufgrund ihrer zentralen Lage ist die Realisierung der Ost-West-Magistrale auch ein **zentrales Projekt des europäischen Integrationsprozesses**.

Die im Rahmen der Beantwortung der folgenden Fragen **unterbreiteten Vorschläge** zur künftigen TEN-V-Politik **der Initiative beziehen sich** aufgrund des Erfahrungshintergrunds der Initiative **weitgehend auf TEN-V-Schielenprojekte und** damit im Zusammenhang stehenden **intermodalen Fragestellungen**.

## Methodik für die TEN-V-Planung

**Sind die Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?**

Die Initiative „Magistrale für „Europa“ **begrüßt die grundsätzliche Methodik der TEN-V-Planung**, insbesondere die dem Kernnetz zugrunde gelegten Planungskriterien wie etwa das Ziel, die **West-Ost-Verbindung zwischen alten und neuen Mitgliedsstaaten zu verbessern** und die **Kontinuität laufender Projekte zu sichern**. Hinsichtlich der Streckenführung von PP 17 (Paris-Bratislava) und PP 22 im Abschnitt Wien-Budapest sieht die Initiative keinen Anpassungsbedarf.

Zu den **allgemeinen Grundsätzen** regt die Initiative an, bei folgenden Punkten weitere Aspekte zu berücksichtigen:

### **1. Interkonnektivität und Netzoptimierung:**

Um das Prinzip der Vernetzung schon bei der Auswahl der künftigen vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu berücksichtigen, sollte **die Netzbedeutung und -wirksamkeit des vorrangigen TEN-V-Vorhabens ein wesentliches Auswahlkriterium** sein (siehe „Vernetzungsbonus“). Ein erstes Grobkriterium hierfür könnte die Anzahl der Schnittstellen mit weiteren vorrangigen TEN-V-Vorhaben sein (TEN-V-Knoten). Von höherer Aussagekraft wären die über die TEN-V-Knoten laufenden Verkehre (international, national, regional und lokal) bzw. die angestrebte Intensität der Verkehrsbeziehungen mit weiteren kreuzenden vorrangigen TEN-V-Vorhaben.

### **2. Angebotsqualität (Personen- und Güterverkehr):**

Die gewünschte **Angebotsqualität für TEN-V-Bahnvorhaben sollte langfristig definiert werden** (Ziel-Reisezeiten zwischen Knoten, Bedienungshäufigkeit, etc.) und durch **„Integrierte Planung“ von Fahrplan und Infrastruktur als Planungsgrundlage für die Infrastrukturplanung** herangezogen werden. Die Initiative hat diese Vorgehensweise im Rahmen der Studie „Magistrale für Europa - Züge für Europa“ am Beispiel von PP 17 (Paris-Bratislava) bereits exemplarisch skizziert.<sup>2</sup> (siehe auch Anregungen zur TEN-V-Umsetzung).

### **3. Minimierung der Investitionskosten:**

Die **Methodik der „Integrierten Planung“** von Fahrplan und Infrastruktur würde auch auf europäischer Ebene einen **substanziellen Beitrag zum möglichst effizienten Einsatz der knappen Investitionsmittel für Schieneninfrastrukturprojekte** leisten.

### **4. Funktionen städtischer Knotenpunkte:**

Die **Qualität der Knoten** als Schnittstelle zwischen (inter-)nationalen, regionalen und lokalen Verkehren **sowie die Qualität der regionalen/lokalen Zubringer- und Verteilernetze beeinflussen** die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems und damit auch **die Rentabilität der Investitionen in das TEN-V-Kernnetz**.

### **5. Verfahren zur Ausgestaltung der künftigen TEN-V-Politik:**

Angesichts der in Überarbeitung befindlichen TEN-V-Politik hätte es die Initiative „Magistrale für Europa“ begrüßt, **zum jetzigen Zeitpunkt keine Entscheidungen zu sektoriellen Netzen** herbeizuführen, wie dies mit der am 15. Juni 2010 im Europäischen Parlament getroffenen **Entscheidung zur Festlegung von Schienengüterverkehrskorridoren** im Rahmen der beschlossenen „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ geschehen ist. Die hierdurch erfolgte Vorfestlegung in einem Teilsegment der TEN-V schränkt den Definitionsspielraum für das gesamte TEN-V-Kernnetz ein und erschwert angesichts der existierenden Begriffsvielfalt ((Güter-)Verkehrskorridore, vorrangige TEN-Vorhaben, etc.) die erwünschte Sicht- und Lesbarkeit der TEN-V in der Öffentlichkeit.

---

<sup>2</sup> vgl. Studie „Magistrale für Europa -Züge für Europa“, Auftragnehmer SMA und Partner AG, <http://www.magistrale.org/aktuell.php>, Präsentation TEN-T Committee Brüssel, 22.02.2010

**In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?**

---

Der **volkswirtschaftliche Nutzen („Wirkungssteigerung“)** von Bahn-Infrastrukturprojekten kann **durch konsequente Anwendung der Methodik der „Integrierten Planung“** von Fahrplan und Infrastruktur gesteigert werden (siehe weitere Ausführungen im Kapitel TEN-V-Umsetzung).

**Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?**

---

TEN-V-Planung, die konsequent die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärkt, leistet einen wichtigen **Beitrag zur Erreichung der „20-20-20“-Klimaschutz- und Energieziele“**.

Darüber hinaus schafft ein leistungsfähiges TEN-V-Kernnetz die **verkehrlichen Grundlagen für nachhaltiges Wachstum** und einen **wettbewerbsfähigen EU-Binnenmarkt**.

#### **TEN-V-Umsetzung**

Die gegenwärtige TEN-V-Politik ist geprägt durch ein ausgeprägtes Ungleichgewicht zwischen dem Ziel, ein weit verzweigtes und differenziertes TEN-V-Netz aufzubauen und dem hierfür benötigten, geschätzten Finanzierungsbedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln der EU und der Mitgliedsstaaten. Die **Hebelwirkung der TEN-V-Mittel** zur Auslösung von Investitionen zur Verwirklichung des TEN-V-Netzes ist daher **in der Förderperiode 2007-2013 begrenzt**.

Die Initiative „Magistrale für Europa“ begrüßt daher die Zielsetzung, Umfang der Netzplanung und hierfür verfügbare Mittel und Instrumente in ein vernünftiges Verhältnis zu setzen. Berücksichtigt werden sollten hierbei jedoch die unterschiedlichen zu Grunde gelegten Zeithorizonte: die **finanzielle Vorausschau (2014-2020) ist kurzfristiger angelegt als der Planungshorizont zur Realisierung des gesamten TEN-V-Kernnetzes**.

Vor diesem Hintergrund **sollte das TEN-V-Kernnetz jedoch nicht nur in seinem Zielzustand, sondern auch in mehreren, mit realistischen Finanzierungen hinterlegten Etappenzuständen beschrieben werden**, die auch die mehrjährige Finanzplanung der Europäischen Union berücksichtigen. Die Etappenzustände bestehen jeweils aus einem zuvor definierten Infrastrukturzustand und einem darauf abgestimmten Betriebskonzept. Sie zusammen sind das Ergebnis der „Integrierten Planung“.

Hinsichtlich der **Vorschläge zur Bewertung und Priorisierung zur Ermittlung von Bahnprojekten mit dem höchsten europäischen Mehrwert anhand fairer, transparenter und effizienter Kriterien** empfiehlt die Initiative „Magistrale für Europa“:

1. für jedes ausgewählte Vorhaben ein **„Transnationales Betriebskonzept“ zu erstellen<sup>3</sup>** mit dem Ziel, die Reisezeiten zu reduzieren, die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zu optimieren und die Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, um
  - a) sicherzustellen, dass die getätigten Investitionen den **größtmöglichen europäischen Mehrwert generieren** (Effizienzsteigerung),
  - b) anhand des „Transnationales Betriebskonzepts“ gemeinsam mit der zugrunde liegenden Infrastruktur **Zielzustand und Zwischenschritte auszuarbeiten** („Integrierte Planung“),
  - c) damit auch **netzweite Optimierungen** zu erreichen.

sowie

2. als **Voraussetzung für TEN-V-Kofinanzierungen für projektbezogene Teilabschnitte** folgende **Kriterien** zu berücksichtigen:
  - a) **Einbindung in ein „Transnationales Betriebskonzept“ für das gesamte Vorhaben** sowie gegebenenfalls für relevante querende Achsen,
  - b) **Einführung einer „Fahrplan-Konsequenzen-Prüfung“ als Bewertungsinstrument der „Integrierten Planung“** mit dem Ziel der Minimierung des Risikos, dass ein Teil der Investitionsmittel nutzlos verpufft, weil die durch enorme Investitionen in die Infrastruktur teuer erkauften Fahrzeitverkürzungen in der Praxis nicht vollständig umgesetzt werden können,
  - c) **Auf dieser Basis** könnten **EU-Koordinatoren erweiterte Mandate für „Pakete“ kleinerer infrastruktur- und betriebsbezogener Maßnahmen** erhalten (z.B. Stärkung intermodaler Knoten durch Güterverkehrszentren mit Schienenanschluss, ...).

**Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden können?**

**Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?**

---

<sup>3</sup> vgl. Studie „Magistrale für Europa -Züge für Europa“, Auftragnehmer SMA und Partner AG, <http://www.magistrale.org/aktuell.php>, Präsentation TEN-T Committee Brüssel, 22.02.2010

Zur besseren Koordinierung der Finanzquellen regt die Initiative „Magistrale für Europa“ an:

1. **Abkehr vom Territorialitätsprinzip:** bisher halten die Mitgliedsstaaten bei der Finanzierung vorrangiger TEN-V-Vorhaben meist am Territorialitätsprinzip fest, d. h. man ist grundsätzlich nur bereit, innerhalb des eigenen Hoheitsgebietes zu investieren. Im Falle eines Ausbaus entstünde jedoch auch in benachbarten Mitgliedsstaaten ein grenzüberschreitender Nutzen. Insbesondere **bei grenzüberschreitenden und grenznahen TEN-V-Abschnitten sollten sich die jeweiligen nationalen Investitionen am tatsächlich erwarteten Nutzen orientieren.** Auf dem Nutzenprinzip basierende grenzüberschreitende TEN-V-Investitionen könnten **seitens der EU durch besondere finanzielle Anreize aktiv unterstützt** werden.
2. **Berücksichtigung der lokalen und regionalen Unterstützung der umzusetzenden TEN-V-Vorhaben:** Vorhaben, die von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften planerisch und finanziell mitgetragen werden, haben wesentlich höhere Realisierungschancen. Durch deren Schlüsselrolle bei der Ausgestaltung der (TEN-V-)Knoten erhöhen sich Leistungsfähigkeit und Rentabilität der TEN-V-Vorhaben.
3. **Priorisierung der Förderung von TEN-V-Teilabschnitten bzw. TEN-V-Knoten, die Bestandteil mehrerer vorrangiger TEN-V-Vorhaben sind:** Zur aktiven Förderung der Vernetzung vorrangiger TEN-V-Vorhaben und des damit unmittelbar sichtbaren europäischen Mehrwerts sollten derartige Projekte - in Anlehnung an die derzeitige privilegierte Förderung von „grenzüberschreitenden Abschnitten“ und „Engpässen“ - einen „**Vernetzungsbonus**“ erhalten.
4. **Qualität der regionalen Zubringer und Verteiler als positives Auswahlkriterium für TEN-V-Mittel,** weil sie die Attraktivität der Knoten erhöhen und Wirtschaftlichkeit der Investitionen in vorrangige TEN-V-Abschnitte unterstützen. Dabei sollten nicht nur das lokale und regionale Bestandsnetz, sondern auch im Zusammenhang mit TEN-V-Projekten stehende Ausbauvorhaben der lokalen und regionalen Netze berücksichtigt werden.
5. **Bedarfsangepasste Investitionsentscheidungen durch Anwendung des bereits skizzierten Instruments des „Transnationalen Betriebskonzepts“** für prioritäre TEN-V-Vorhaben, weil damit überdimensionierten Infrastrukturinvestitionen entgegengewirkt und die Effizienz der eingesetzten knappen Finanzmittel gefördert würde.

**Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?**

---

-

## Rechtlicher und institutioneller Rahmen zur Überprüfung der TEN-V-Politik

### Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?

Aus bereits genannten Gründen begrüßt die Initiative „Magistrale für Europa“ insbesondere folgende Vorschläge:

1. **Rechtliche Absicherung der Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die TEN-V-Planungsprozesse.**
2. **Klare Festlegung der Verantwortlichkeiten der Mitgliedsstaaten in den verschiedenen Projektphasen** (Planung, Finanzierung, Umsetzung, Evaluierung).
3. **Inhaltliche Ausweitung der Mandate der EU-Koordinatoren.**

Darüber hinaus schlägt die Initiative „Magistrale für Europa“ vor,

4. zu prüfen, wie die Instrumente „Integrierte Planung“, „Transnationales Betriebskonzept“ und „Fahrplan-Konsequenzen-Prüfung“ operationalisiert und auf EU-Ebene juristisch und organisatorisch verankert werden können.

Karlsruhe, den 02.09.2010



Heinz Fenrich  
Vorsitzender der Initiative „Magistrale für Europa“  
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

### **Kontakt**

Florian Ismaier  
Geschäftsführer der Initiative „Magistrale für Europa“  
Stadt Karlsruhe  
Kordinierungsstelle für europäische  
und regionale Beziehungen  
Rathaus/Marktplatz  
D-76124 Karlsruhe

Fon: +49 (0) 721 133 18 71  
Fax: +49 (0) 721 133 18 79  
Email: [florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de](mailto:florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de)