

Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 09.12.2011 - TOP 24. Antwort von Verkehrsminister Jörg Bode auf die mündliche Anfrage der Abgeordneten Dirk Toepffer und Wilhelm Hogrefe (CDU)

Die Abgeordneten Dirk Toepffer und Wilhelm Hogrefe (CDU) hatten gefragt:

Um den Binnenmarkt weiterzuentwickeln sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt zu fördern, hat die EU Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf der Grundlage der Artikel 170, 171 und 174 des EU-Arbeitsweisenvertrages (AEUV) aufgestellt. Ziel ist die Errichtung eines europäischen Verkehrsnetzes (Gesamtnetz), das aus den vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen besteht. Bis 2030 soll das Kernnetz vollendet sein, das das Rückgrat des Gesamtnetzes bildet. Das Kernnetz soll die Hauptverbindungen auf den Straßen, Schienen, Luftwegen sowie im Binnenschiffs- und Seeverkehr umfassen. Bis 2050 soll schließlich das Gesamtnetz vollständig sein, welches - neben dem Kernnetz - auch aus den Zubringerstrecken besteht, die ebenfalls ausgebaut werden.

Obwohl die erforderlichen Infrastrukturmittel weiterhin hauptsächlich von den Nationalstaaten aufgebracht werden müssen, beteiligt sich auch die EU u. a. mit der Haushaltslinie Connecting Europe an der Finanzierung der Projekte.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche bereits bestehenden, auszubauenden und neu zu schaffenden Verkehrswege in Niedersachsen sind von den sogenannten TEN-V-Leitlinien erfasst?
2. Welche Konzeption liegt der Neufassung der TEN-V-Leitlinien zugrunde, und was bedeutet dies für Niedersachsen?
3. Was ändert sich in Bezug auf die künftige EU-Mitfinanzierung bei TEN-V-Projekten?

Verkehrsminister Jörg Bode beantwortete die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Mit dem am 19. Oktober 2011 vorgelegten Vorschlag zu Leitlinien will die Kommission das Konzept des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterentwickeln. Zu dessen Finanzierung hat sie zeitgleich vorgeschlagen, eine Haushaltslinie „Fazilität Connecting Europe“ in den EU-Haushalt von 2014 bis 2020 aufzunehmen und mit rd. 21 Mrd. EUR auszustatten. Weiterhin sollen 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfond für Verkehrsinfrastruktur gebunden werden - da Deutschland kein Kohäsionsland ist, kann es diese Mittel nicht in Anspruch nehmen. In beiden Fällen schlägt die Kommission eine Verordnung mit unmittelbarer Geltung in allen europäischen Mitgliedstaaten vor. Die Verordnungen unterliegen dem europäischen Mitentscheidungsverfahren und werden gegenwärtig in den Gremien des Rates der europäischen Union und im europäischen Parlament diskutiert. Mit dem Ablauf des Gesetzgebungsverfahrens ist nicht vor Ablauf eines Jahres zu rechnen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1.:

Die wichtigsten niedersächsischen Verkehrsprojekte sind in das transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen. Der Jade-Weser-Port ist Bestandteil des Kernnetzes, die übrigen Häfen sind im Gesamtnetz enthalten, soweit sie die Aufnahmekriterien erfüllen. Die Eisenbahn-Y-Trasse ist in das Kernnetz aufgenommen. Die Küstenautobahn befindet sich im Gesamtnetz.

Zu 2.:

Ziel der Leitlinien ist die Schaffung eines vollständigen und integrierten europäischen Verkehrsnetzes, das alle Mitgliedstaaten und Regionen umfasst und die Grundlage für eine ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger bildet. Dieses Netz soll im Rahmen eines Zwei-Ebenen-Konzeptes aufgebaut werden, das ein Gesamtnetz und Kernnetz umfasst. Für jedes Netz und jeden Verkehrsträger werden bestimmte Anforderungen, insbesondere an die technische Ausstattung, festgelegt. Gesamt- und Kernnetz sind in Karten beschrieben. Das Gesamtnetz soll bis 2050, das Kernnetz bis 2030 vollendet sein.

Die grundlegende Ebene ist das Gesamtnetz. Das Kernnetz überlagert das Gesamtnetz und besteht aus dessen strategisch wichtigsten Teilen, die den höchsten europäischen Mehrwert ausweisen. Das Kernnetz dient der Herstellung noch fehlender grenzüberschreitender Verbindungen, der Beseitigung von Hauptengpässen und dem Aufbau multimodaler Knoten.

Auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsströme hat die Kommission 10 sog. Kernnetzkorridore definiert, mit denen im Wesentlichen die Schieneninfrastruktur im Kernnetz ausgebaut werden soll. Für Niedersachsen können der Ost-West-Korridor 2 von Warschau bis in die Niederlande sowie der Nord-Süd-Korridor 5 von Finnland bis nach Italien von Bedeutung sein.

Zu 3.:

Finanzielle Unterstützung für TEN-V-Projekte wird gewährt durch Zuschüsse für Planung und Bau, Zuschüsse zu Beschaffungen und zusätzliche neue Finanzierungsinstrumente, mit denen insbesondere privates Kapital akquiriert werden soll.

Rund 85 % der Mittel sollen in die Finanzierung von Projekten in den Kernnetzkorridoren fließen. Dabei konzentriert sich die Förderung auf die Beseitigung von Engpässen und Grenzüberschreitung von Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen. Autobahnen werden nur dann gefördert, wenn sie als Zu- und Ablaufstrecken, insbesondere aus See- und Flughäfen, fungieren. Erstmals sind Seehäfen als Ein- und Ausgangstore für die landseitigen Infrastrukturen in das transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen worden. Des Weiteren besteht erstmals die Möglichkeit einer Ko-Finanzierung aus TEN-V Mitteln bei Projekten, die der Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung von Eisenbahnwaggons dienen.

Die Fördersätze variieren zwischen 50 % für Finanzhilfen für Studien und 20 % für Aktionen zur Verringerung des Schienenlärms und für Verkehrsmanagementsysteme.