

**15.09.98****Empfehlungen  
der Ausschüsse****EU - U - VP - Wo**zu **Punkt** der 729. Sitzung des Bundesrates am 25. September 1998

---

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG bezüglich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals sowie Vorhaben Nr. 8 in Anhang III

KOM(97) 681 endg.; Ratsdok. 6874/98

**A**

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union und  
der Ausschuß für Verkehr und Post

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt  
Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, mit dem vorgelegten Änderungsvorschlag den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterhin zu fördern. Er sieht nach wie vor im Aufbau verkehrsträgerübergreifender, grenzüberschreitender Verkehrsnetze eine Chance, einen auf Dauer tragbaren Verkehr zu entwickeln, langfristig den Standort Bundesrepublik Deutschland zu sichern und Nachteile der grenznahen Regionen im Verkehr zu überwinden. Er verweist insoweit auch auf seinen Beschluß vom 23. September 1994 zum Vorschlag über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, BR-Drucksache 571/94 (Beschluß).
2. Die Bundesregierung wird gebeten - vorbehaltlich weiterer Vorschläge -, folgende Anregungen in die Beratungen einzubringen und Korrekturen zu veranlassen:

**Ausgeliefert am 15. SEP. 1998**

## Seehäfen

3. Der Bundesrat stimmt der vorgesehenen Rolle der Seehäfen in den Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze und ihrer Einbeziehung als multimodale Knotenpunkte zu. Er begrüßt, daß keine Aufteilung in wichtige und andere Seehäfen - bzw. Wertung oder Rangordnung - vorgenommen worden ist, da alleine der Markt der entscheidende Bestimmungsfaktor für die europäische Bedeutung eines Seehafens ist. Daher haben die vorgesehenen Hafenkarten auch nur indikativen Charakter. Projekte in kleineren Häfen sollten von entsprechenden Gemeinschaftsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, wenn sich dies im Einzelfall rechtfertigen läßt; auch kleinere Häfen können zur Entlastung von Landverkehrswegen beitragen. Dies würde auch dem Gedanken einer zunehmenden Intermodalität Rechnung tragen. Es besteht Übereinstimmung mit der Kommission, daß deren Zuständigkeit auf gemeinschaftsrechtlichem Gebiet aus allgemeinen Bestimmungen des EU-Vertrages auch auf den Seehafenbereich Anwendung findet; insbesondere bei Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Seehäfen, Annäherung ihrer Ausgangspositionen im Wettbewerb sowie Beihilfentransparenz. Der Bundesrat weist jedoch nachdrücklich daraufhin, daß Seehafenpolitik wegen der geographischen und regionalen Unterschiede in den Organisationsstrukturen grundsätzlich Sache der Mitgliedstaaten ist. Das Subsidiaritätsprinzip darf nicht in Frage gestellt werden.

Der Bundesrat begrüßt auch Bestrebungen zur Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die "Beitrittsländer". Er bittet allerdings die Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, daß mit der Einbeziehung der Häfen von Drittstaaten keine weiteren Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Häfen - insbesondere in der Ostseeregion - geschaffen, fortgeführt und verstärkt werden.

## Einzelheiten

4. Durch die Änderung des Anhangs II, neuer Absatz 4 in Abschnitt 5 - Besondere Bedingungen - wird geregelt, daß eine finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze nicht für Investitionen in die Hafeninfrastruktur gewährt wird. Andererseits können diese jedoch in Förderregionen durch Kohäsionsfonds- oder Strukturfondsmittel gefördert werden. In den übrigen Gebieten sollen neben Verkehrsmanagement- und EDI-Systemen sowie Studien auch Projekte des Kombinierten Verkehrs gefördert werden. Damit würden alle im Anhang II Abschnitt 7 beschriebenen Vorhaben auch innerhalb von Hafengebieten förderungswürdig werden. Dies würde zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Seehäfen führen, da es sich hierbei insbesondere um Suprastrukturinvestitionen für den Umschlag Schiff/Land handelt und daher das zuvor festgestellte Grundprinzip, wonach für den Seehafenbereich alleine Infrastrukturvorhaben und dies nur in

Fördergebieten des Kohäsionsfonds und des Strukturfonds förderfähig sind, wieder aufgehoben würde. Der Wettbewerb der europäischen Seehäfen darf jedoch nicht durch steuernde Eingriffe zu Lasten der Nordhäfen verzerrt werden.

Der Bundesrat weist mit Nachdruck darauf hin, daß Seehäfen nicht nur untereinander konkurrieren, sondern - als Bestandteil des Seeverkehrs - auch mit den anderen Verkehrsträgern im Binnenland.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, in den Beratungen dafür Sorge zu tragen, daß die Förderung aller Seehäfen in gleicher Weise gegeben ist; auch ist insoweit eine Gleichbehandlung mit den anderen Knotenpunkten wie Flughäfen, Binnenhäfen und intermodalen Terminals sicherzustellen.

5. Nach den Kriterien für die Ausweisung von Seehäfen im Anhang I sollten Häfen berücksichtigt werden, die mehr als 1 Mio. t pro Jahr umschlagen oder in denen mehr als 200.000 Fahrgäste im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Häfen in verschiedenen Ländern abgefertigt werden. Die Bundesregierung hatte sich in ihrer Stellungnahme auf eine kritische Äußerung zu diesen Auswahlkriterien beschränkt; jedoch auf die Benennung deutscher Häfen, die diese Kriterien erfüllen, verzichtet. Es fehlen daher in den Netzschemata für Seehäfen (Nr. 5.0 Europa, 5.1 Ostsee, 5.2 Nordsee) folgende Häfen, die dementsprechend nachzutragen sind: Duisburg, Hamburg, Emden, Flensburg, Gelting, Heiligenhafen, List, Kappeln, Langballigau, Nordenham, Stade-Bützfleth, Stralsund, Juist, Baltrum, Spiekeroog.
6. Der Bundesrat regt darüber hinaus an, im Rahmen der Beratungen zu prüfen, ob eine Differenzierung des Auswahlkriteriums für den Güterumschlag (z. B. nach Container, Stückgut, Massengut) angemessene Differenzierungen ermöglichen würde.
7. Der Schwellenwert von 200.000 Fahrgästen für das Einbeziehen von Häfen soll im Fall der Inseln im Ägäischen und Ionischen Meer für den inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr gelten; vorausgesetzt, die Entfernung zwischen den Häfen beträgt mehr als 5 km. Hiermit soll berücksichtigt werden, daß ein Teil der griechischen Bevölkerung auf verstreut gelegenen Inseln lebt. Der Bundesrat stellt fest, daß eine vergleichbare Situation auch in Nordeuropa - Deutschland - gegeben ist. Dies gilt für eine Reihe von Häfen wie z. B.: Föhr, Amrum, Pellworm, Helgoland, Borkum, Norderney, Langeoog, Wangerooge. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unter diesem Aspekt nachdrücklich darauf hinzuwirken, daß eine gleichartige Behandlung auch solcher Inseln gewährleistet wird. Darüber hinaus ist es nicht verständlich, warum lediglich im Mittelmeerraum Verkehrsstrukturen von regionaler und lokaler Bedeutung in die transeuropäischen Verkehrsnetze integriert werden sollen, Passagierhäfen und -schifffahrt in Deutschland hiervon aber ausgenommen bleiben.

### **Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen**

8. Der Bundesrat stellt fest, daß definitive Kriterien für die Auswahl der Binnenhäfen fehlen und deren Auswahl nicht nachvollziehbar ist; die deutschen Interessen sind nicht angemessen berücksichtigt. Dementsprechend sind in der Karte 7.2 Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen nachzutragen: Rendsburg, Saarlouis, Trier, Bonn, Duisburg, Emmerich (ohne - Bergh), Essen, Hamm, Herne, Krefeld, Lünen, Minden, Wesel, Brandenburg (Havel), Eberswalde, Königs Wusterhausen, Schwedt, Velten, Wustermark, Braunschweig, Dörpen, Haren, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück, Uelzen, Wittingen, Breisach, Kehl, Heilbronn, Riesa, Hanau, Gernsheim, Ginsheim-Gustavsburg, Salzgitter. Darüber hinaus ist in der Karte 7.2 der Neckar als Wasserstraße für Containerverkehre mit 4 x 2 Lagen darzustellen.
9. Weiter sind in der Karte 7.1.1 folgende Häfen nachzutragen: Aschaffenburg, Bamberg, Deggendorf, Kelheim, Schweinfurt, Straubing, Gernsheim, Ginsheim-Gustavsburg. Diese Häfen sind intermodale Knoten des transeuropäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes und verfügen über Terminals des kombinierten Verkehrs mit Anlagen für den Containerumschlag.
10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung auch darauf hinzuwirken, daß im Hinblick auf die Zunahme des Ostseeverkehrs und seine wachsende Bedeutung für das Hinterland - insbesondere im Rahmen des kombinierten Verkehrs - der Elbe-Lübeck-Kanal in das Netz des Kombiverkehrs als Binnenschiffahrtsweg einbezogen und in Karte 7.2 als geplante Ausweitung eingetragen wird. Dies insbesondere auch im Hinblick darauf, daß die Kommission in Zukunft solchen Vorhaben größere Bedeutung beimessen will, die bessere Zugangsmöglichkeiten zum Hinterland der Häfen schaffen, insbesondere auf Schiene und Binnenwasserstraße. Die Einbeziehung des Elbe-Lübeck-Kanals ist auch dringend geboten, um dessen zukünftige Möglichkeiten und Bedeutung durch Studien untersuchen lassen zu können, die aus Mitteln für die transeuropäischen Verkehrsnetze finanziell zu fördern wären.

### **KV-Terminals**

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß - entsprechend den Kriterien für die Ausweisung von Terminals und Binnenhäfen - in den Karten 7.1.0 und 7.1.1 die Terminals Kiel, Lübeck nachgetragen werden. Diese sind Teil des Terminalplans "KV-Standort-Entwicklungskonzept Schiene-Straße 2010 für den Terminalverkehr (1996)" bzw. des Bundesverkehrswegeplans 1992. Weiterhin sind im Anhang 7.1.1 die Güterverkehrszentren Großbeeren, Wustermark, Frankfurt (Oder), Preschen (b. Forst), Freienbrink sowie die Terminals Aachen, Siegen, Bochum, Hamm,

Emmerich und Singen darzustellen. Entfallen kann Hohenbudberg. In der Karte zum kombinierten Transport Straße/Schiene ist Kaiserslautern zu berücksichtigen.

12. Die Bundesregierung wird darüber hinaus gebeten, in den Beratungen darauf hinzuwirken, daß eine Unterscheidung nach bi- und trimodalen Terminals (Umschlag Schiene/Straße/Wasserstraßen) erfolgt.
13. Der Bundesrat weist ergänzend darauf hin, daß die Bestimmungen zu den Terminals des kombinierten Verkehrs einen Widerspruch enthalten. Während in Artikel 14 (Verfügungsteil zum Abschnitt 7) als Terminals des kombinierten Verkehrs Anlagen definiert werden, die dem intermodalen Umschlag "der Schiene auf Straße und Binnenwasserstraße" dienen, soll gemäß Anhang II zu Abschnitt 7 auch der Umschlag "zwischen dem Seeweg einerseits und der Schiene und Binnenwasserstraße andererseits" erfaßt werden. Im übrigen werden Terminals für den intermodalen Umschlag Binnenwasserstraße/Straße in beiden Fällen nicht erwähnt.

#### **Sonstige Korrekturen bzw. Empfehlungen**

14. Verkehrsinfrastrukturprojekten, die in einem Schienen-Güter-Verkehrskorridor liegen, wird innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes Vorrang eingeräumt; dementsprechend schafft die in Abschnitt 3, Artikel 10 vorgeschlagene Änderung die Möglichkeit, Vorhaben im Zusammenhang mit Terminals vorrangig zu berücksichtigen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß durch eine Klarstellung bzw. Textänderung auch die "Zulaufstrecken" zu den Schienen-Güter-Verkehrskorridoren in diese Regelung mit einbezogen sind.
15. Die Kommission hatte im April 1997 dem Europäischen Parlament und dem Rat eine "Mitteilung über die Anbindung des Verkehrsinfrastrukturnetzes der EU an die Nachbarstaaten: Entwicklung einer kooperativen gesamteuropäischen Verkehrsnetzpolitik" zugeleitet. Neben Landverkehrskorridoren sind in dieser Mitteilung "gesamteuropäische Verkehrsgebiete" (Mittelmeer, arktische Region Europa, Schwarzes Meer) dargestellt, jedoch nicht die Ostseeregion. Der Bundesrat hält es aus Gründen der Gleichbehandlung für notwendig und angemessen, die Ostseeregion ebenfalls als gesamteuropäisches Verkehrsgebiet einzustufen und bittet die Bundesregierung, dieses bei der Kommission sicherzustellen.
16. Seehäfen mit Anschluß an Binnenwasserstraßen sollten als "kombinierte See/Binnenhäfen" definiert werden.

17. Geplante Schienenkorridore sollten in die Karten aufgenommen werden.
18. In den Karten des kombinierten Verkehrs 7.1.0, 7.1.1, 7.1.2 bzw. 7.1.3 ist die existierende KOMBI-Verkehrsverbindung Berlin-Rostock bzw. Erfurt-Bebra-Kassel/Frankfurt nachzutragen. Weiter sind die Strecken Lübeck-Rostock und Berlin-Rostock bis Sassnitz zu verlängern; in Karte 7.1.2 ist die parallel zur Verbindung Berlin-Stralsund dargestellte Verbindung zu streichen.
19. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die im Anhang der Drucksache enthaltenen Karten auch unter Berücksichtigung der notwendigen Schematisierung erhebliche Unklarheiten aufweisen und mit der tatsächlichen Infrastruktur teilweise nicht oder nur schwer in Übereinstimmung zu bringen sind. So bedarf beispielsweise die Darstellung der Lage der Häfen und Binnenwasserstraßen in den Karten des Kombi-Verkehrs, der intermodalen Terminals und der Schienenkorridore - insbesondere in Nordrhein-Westfalen - der Korrektur.  
  
Auch die zeichnerische Darstellung von Mosel und Saar ist zu korrigieren; weiter sind im Kartenwerk zum Teil bestehende Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens, die Bestandteil der Leitlinien sind, nicht aufgeführt (z. B.: Schienenverbindung Hamburg-Hannover). Korrigiert werden sollte ebenfalls die Schienenverbindung Stuttgart-Ulm-Bregenz.
20. Schließlich ist das Kartenwerk teilweise auch widersprüchlich. In der Karte 5.1 "Baltic Sea" sind auch die dänischen Häfen an der Nordseeküste auf der Detailkarte eingetragen, nicht aber die deutschen Häfen an der Nordseeküste, obwohl insbesondere die Häfen an der Elbe über den Nord-Ostsee-Kanal ebenfalls eine kurze Verbindung zur Ostsee haben. Dieser Widerspruch muß beseitigt werden.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Auf der Grundlage von Artikel 129 c haben der Rat und das Europäische Parlament die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes am 23. Juli 1996 erlassen (TEN).

Während der Vermittlungsphase des Mitentscheidungsverfahrens beim Erlass der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hatte die Kommission zu "Abschnitt 5 des Anhangs I: Seehäfen" eine Erklärung abgegeben, wonach sie 1997 nach Anhörung der betroffenen Parteien und der betroffenen Mitgliedstaaten einen Bericht und ggf. einen Vorschlag für die Seehäfen vorlegen und dabei einen ähnlichen Ansatz wie für die Flughäfen in Abschnitt 6 verfolgen wolle. Die Kommission hat dem Rat einen entsprechenden Vorschlag am 5. März 1998 übermittelt. Mit der vorgeschlagenen Änderung der TEN soll die Stellung der Seehäfen, Binnenhäfen und intermodalen Terminals in den TEN näher bestimmt und gefestigt werden. Die wichtigsten Änderungen umfassen die

Ausweisung von 300 Seehäfen, 210 intermodalen Terminals und 35 Binnenhäfen in den schematischen Karten des Anhangs I der Entscheidung.

Die Länder hatten hierzu ihre Anliegen an die Bundesregierung herangetragen; sie müssen nunmehr in die notwendigen Beratungen von Ministerrat und Europäischem Parlament eingebracht werden. Zur Verstärkung dieser Anliegen sollen diese in einem Bundesratsbeschluß zusammengefaßt werden.

## **B**

21. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Ausschuß für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.