SIGNALARCHIV.DE

International

Großprojekte im Rahmen der TEN-T Parlamentarische Anfrage

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 22 (Artikel-Nr: 10001140)

Anfrage im Europäischen Parlament vom Abgeordneten Michael Cramer, Fraktion Die Grünen/EFA, vom 4. Juni 2012 und Antwort von Siim Kallas, Kommissar für Verkehr, im Namen der Europäischen Kommission vom 10. Juli 2012

- Mit welcher Begründung und seit wann genau wurde der sogenannte baltischadriatische Korridor, der wegen der Vorhaben des Koralm- sowie des Semmeringtunnels extrem kostenintensiv ist, als Kernnetzkorridor 5 in den Vorschlag der Kommission für die Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) sowie in die Connecting Europe Facility aufgenommen?
Wie bewertet die Kommission die bestehende Alternativroute durch die Pannonische Tiefebene über die Slowakei, Ungarn und Slowenien?
Warum wurde diese Route nicht berücksichtigt, obwohl diese eine schnellere und kostengünstigere Streckenführung aufweist?Am 19. Oktober 2011 verabschiedete die Kommission ihre Vorschläge für die neuen TEN-V-Leitlinien und die Fazilität »Connecting Europe«. Die vorgeschlagenen Kernnetzkorridore folgen den Streckenführungen des Kernnetzes, das auf Grundlage einer systematischen und transparenten Planungsmethodik unter Berücksichtigung der direktesten Verbindungen und der derzeitigen und der potenziellen Verkehrsströme erarbeitet wurde. Der Ostsee-Adria- Korridor folgt den bestehenden prioritären Vorhaben 23, 25 und 27 und bindet in der Fortsetzung die wirtschaftlichen Zentren in Norditalien an.

Die Kommission teilt nicht die Auffassung des Herrn Abgeordneten, dass es schnellere und kostengünstigere Alternativen gibt. Aufgrund der Planungsmethodik ist die »pannonische« Strecke nicht Teil des Kernnetzes. Diese Strecke ist erheblich länger, eingleisig und teilweise nicht elektrifiziert. Der Ausbau auf TEN-V-Standards würde auch neue Tunnel erfordern; entsprechende Maßnahmen werden von den Mitgliedstaaten voraussichtlich nicht vor 2030 umgesetzt.

- Welche Ko-Finanzierungsraten können nach Planung der Kommission für den baltisch-adriatischen Korridor abgerufen werden?Die Haushaltsmittel für bestimmte Korridore werden nicht im Voraus festgelegt. Die Kommission hat vorgeschlagen, dass 80 bis 85 Prozent der für den Verkehrsbereich vorgesehenen Haushaltsmittel gezielt für die Projekte in Anhang 1 der CEF-Verordnung eingesetzt werden.

- Wie bewertet die Kommission die Aussichten auf Realisierung des Brenner-Basistunnels sowie des Tunnels zwischen Lyon-Turin angesichts der angespannten Haushaltslage aller beteiligten Mitgliedstaaten, besonders vor dem Hintergrund der Maastricht-Kriterien und des neuen Schuldenpakts?
Was geschieht mit den von der EU vorgesehenen Mitteln für den baltischadriatischen Korridor, wenn die beteiligten Mitgliedstaaten ihre

nationalen Ko-Finanzierungsanteile nicht im Haushalt verbindlich einplanen?Die Kommission ist sich der schwierigen finanziellen Lage bewusst, durch die sich die Umsetzung der für die Verbindung Lyon-- Turin, den Brenner oder den künftigen Ostsee- Adria- Korridor geplanten Maßnahmen verzögern könnte, und wird - zusammen mit den Mitgliedstaaten - nach der effektivsten Lösung für dieses Problem suchen. Österreich und Italien haben noch einmal bekräftigt, dass der Brenner-Basistunnel wie geplant im Jahr 2026 in Betrieb genommen wird. Die wenigen Lücken im Kernnetz werden nach der oben genannten Methodik geschlossen. Die Mitgliedstaaten müssen sich daher verpflichten, das Kernnetz bis zum Jahr 2030 fertig zu stellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001140.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten