

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

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

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

**2. September 2010**  
**Hei/St/III-5/914**

**Stellungnahme des ZDS**  
**zur**  
**Arbeitsunterlage der Dienststellen der**  
**Kommission:**  
**Konsultation über die künftige Politik für das**  
**Transeuropäische Verkehrsnetz**  
**KOM (2010) 212 endg.**

1. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) begrüßt die Überprüfung der TEN-V-Politik, die auch im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Weißbuches für die künftige Gemeinsame Verkehrspolitik steht.

Dabei unterstützt der ZDS das Anliegen der EU-Kommission, die TEN-V-Politik zu modernisieren, um Engpässe zu beseitigen, die das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen. Wir begrüßen, dass in diesem Zusammenhang in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen die Seehäfen als intermodale Schnittstellen ausdrücklich erwähnt werden.

2. Der ZDS unterstützt das Ziel, im Rahmen der TEN-V-Politik auch den Umwelt- und Klimaschutz zu fördern.

Daher sollten beim Aufbau des Kernnetzes Maßnahmen Vorrang haben, die diesen Schutzzielen Rechnung tragen. Den Hinterlandanbindungen der Seehäfen kommt dabei besondere Bedeutung zu, weil in den Seehäfen großströmige Verkehre gebündelt und die Güter umweltfreundlich weitertransportiert werden.

Die wichtige Rolle der Seehäfen und ihrer Hinterlandanbindungen für die weitere Entwicklung der europäischen Wirtschaft sowie für den ökologischen Fortschritt und den sozialen Zusammenhang der Europäischen Union sollte daher im künftigen TEN-V-Netz besondere Berücksichtigung finden.

3. Bei der Auswahl von Hinterland-Korridoren muss die bestehende seeseitige Logistik berücksichtigt werden, die sich am Markt über Jahrzehnte entwickelt hat.

Außerdem müssen Korridore als prioritär ausgewiesen werden, die Regionen mit hoher Wertschöpfung besser verbinden und tatsächlich transeuropäischen Charakter haben. Diese Korridore dürfen nicht aus der Europäisierung regionaler Probleme heraus ausgewiesen werden, um besser in nationale Netze eingebunden zu werden.

Bei der Fortschreibung der TEN-V-Politik sollte daher die Verbesserung bestehender Hinterlandanbindungen Priorität erhalten, um die Versorgung europäischer Regionen nachhaltig, effizient und möglichst preisgünstig abzusichern. Bislang sind die bestehenden Hinterlandverbindungen noch nicht in vollem Umfang Bestandteil des ausgewiesenen TEN-V-Netzes.

4. Aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft sollten bei der Fortschreibung des TEN-V-Netzes folgende Schienenkorridore von und zu den deutschen Seehäfen Priorität haben:

- über Dortmund - Frankfurt - Mannheim / Hannover - Frankfurt – Mannheim nach Basel und darüber hinaus
- über Stendal – Berlin – Frankfurt/Oder nach Poznan / Stendal – Horka nach Wroclaw / Stendal – Leipzig – Dresden nach Prag und darüber hinaus
- (1) Stendal - Leipzig – Regensburg nach Linz, (2) Stendal – Leipzig – Nürnberg / München nach Salzburg und darüber hinaus
- Berlin – Dresden nach Prag und darüber hinaus nach Süd-Ost-Europa (bei einer Erweiterung der TEN-Korridore Nr 1 und 22 über Berlin nach Rostock sowie Saßnitz-Mukran).

Auf diesen Korridoren, die von und zu den Hauptzielen/-quellen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen führen, findet bereits heute ein leistungsfähiger Hinterlandverkehr statt, der optimiert werden sollte.

Für die genannten Korridore bestehen für einzelne Abschnitte bereits Ausbau- und Finanzierungsprogramme, die ergänzt werden müssen.

5. Wir begrüßen, dass für die Konzeption des TEN-V-Netzes auf allen strategischen Ebenen auch der Multimodalität, einschließlich intermodaler Schnittstellen und Einrichtungen für den Kombinierten Verkehr, große Bedeutung beigemessen werden soll. Die Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere im Hinterlandverkehr, bedarf neben leistungsfähigen Verkehrskorridoren auch einer leistungsfähigen Infrastruktur an Umschlaganlagen in den wesentlichen Regionen entlang der Korridore. Dabei ist es wichtig, darauf zu achten, dass die zentralen Knotenpunkte sinnvoll festgelegt werden.
6. Um bei der Aufnahme von Schienenkorridoren in das TEN-V-Netz Wettbewerbsverzerrungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen zu vermeiden, müssen nationale Schienengüterverkehre grenzüberschreitenden Verkehren gleichgestellt werden (blaue Grenze = grüne Grenze). Auch bei den Verkehren über die seewärtige (blaue) Grenze handelt es sich um grenzüberschreitende Verkehre, wie z. B. der Verkehr von München über Hamburg nach Übersee.

Bei der Ko-Finanzierung der Gemeinschaft von Schienenkorridoren müssen diese Aspekte berücksichtigt und grundsätzlich geprüft werden, ob mit der Maßnahme in bestehende Wettbewerbsbeziehungen eingegriffen wird.

7. Hinsichtlich des Eingriffs in bestehende Wettbewerbsbeziehungen sollte auch das Programm Marco Polo überprüft werden, zumal das Programm befristete Betriebskostenzuschüsse vorsieht.