

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

22. April 2009

Hei/St/III-5/914

Stellungnahme des ZDS

zum

Grünbuch

TEN-V: Überprüfung der Politik

**Ein besser integriertes transeuropäisches
Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen
Verkehrspolitik**

1. Der ZDS begrüßt das von der Europäischen Kommission vorgelegte Grünbuch zur Überprüfung der Politik eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) mit dem die Diskussion über eine grundlegende Revision der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes eingeleitet wird.

Wir nehmen das Angebot gern an, im laufenden Konsultationsverfahren unsere Positionen deutlich zu machen.

2. Vor dem Hintergrund des bisherigen Aufbaus eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist es wichtig, bei der Entwicklung und Priorisierung künftiger Maßnahmen noch stärker als bisher den Gesichtspunkt des gesamt-europäischen Nutzens in den Vordergrund zu stellen.

Dabei sollten Maßnahmen Priorität erhalten, die zum Ziel haben, bestehende Wirtschaftszentren mit hoher Wertschöpfung besser miteinander zu verbinden.

Den Verkehrsknotenpunkten und Übergängen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern kommt dabei besondere Bedeutung zu. Dies gilt vor allem für die Seehäfen als transeuropäische Verkehrsdrehscheiben.

3. Die europäischen Seehäfen sollten daher optimal an die wertschöpfenden Zentren ihres Hinterlandes angebunden werden. Die Sicherstellung intermodaler Verbindungen zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Hinterland erhöht die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU.

Im Rahmen der TEN-Revision muss die Stärkung der Hinterlandanbindungen der europäischen Seehäfen daher Priorität haben.

Dabei sollte ein besonderer Augenmerk auf die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße gelegt werden, um auch in diesem Teilbereich der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik einen Beitrag zu den allgemeinen klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Gemeinschaft zu leisten.

4. Bei der notwendigen Stärkung der Hinterlandanbindungen der europäischen Seehäfen müssen nationale und grenzüberschreitende Hinterlandverkehre gleichbehandelt werden. Es darf nicht darauf ankommen, ob der Zu- und Ablaufverkehr eines Seehafens nur einen Mitgliedstaat oder mehrere umfasst.

Im Rahmen der TEN-Revision müssen nationale und grenzüberschreitende Hinterlandverkehre daher nach dem Grundsatz „blaue Grenze = grüne Grenze“ gleichgestellt werden. Prinzipiell ist der Verkehr über Seehäfen ohnehin grenzüberschreitend.

5. Die EU sollte sich verstärkt auf die Verwirklichung eines vorrangigen Netzes konzentrieren. Ziel muss es sein, den bisherigen „Flickenteppich“ zu einem ganzheitlichen Netz leistungsfähiger Verkehrskorridore zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, den Lückenschluss zwischen den TEN-Korridoren 1 und 22 (Berlin – Dresden), sowie die Verlängerung des prioritären TEN-Korridors 1 zur Ostseeküste sicherzustellen und die Bedeutung eines Nord-Süd-Korridors in Zentraleuropa zu unterstreichen.

Mit dieser Maßnahme wird auch ein Beitrag zur Verknüpfung von EU-Ostseestrategie und Mittelmeerunion geleistet sowie deren Zielerreichung unterstützt. Die Anbindung der Ostsee, dem zentralen Bindeglied zwischen Nord- und Zentraleuropa, an das prioritäre TEN-Netz (Korridor 1) wird dazu beitragen, das Konzept der grünen Verkehrskorridore praktisch umzusetzen und mit Leben zu erfüllen und das von der EU verfolgte Ziel einer sozialen wie wirtschaftlichen Integration zwischen Nord- und Zentraleuropa zu fördern.

6. Wir begrüßen, dass dem Vorhaben der „Motorways of the Sea“ (MoS) mehr Aufmerksamkeit gegeben werden soll. Die bisher geringe Akzeptanz des Programms kann nur dann beseitigt werden, wenn entsprechende Korrekturen vorgenommen werden. Dazu zählen neben einer stärkeren fi-

nanziellen Ausstattung, die Vereinfachung des Antragsverfahrens und klarere Entscheidungskriterien. Nur dann wird es gelingen, die MoS als aktiven Teil der TEN zu etablieren.

7. Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte auch über eine verstärkte infrastrukturelle Trennung zwischen Güter- und Personenverkehren nachgedacht werden.

Die zunehmende Arbeitsteilung ist mit einem steigenden innereuropäischen Güterverkehrsaufkommen verbunden. Dieses erfordert leistungsfähige Güterverkehrssysteme. Darüber hinaus sollte die Infrastruktur auf den prioritären Korridoren verstärkt auf neue logistische Verkehrssysteme bzw. Verkehrsmittel (z.B. Gigaliner; 1.000m Güterzüge) und die dafür notwendigen Sicherungssysteme ausgerichtet werden.