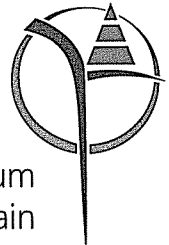


DIRECTORATE B			DATE 29 APR 2009		
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
X					
ACTION:					
DEADLINE: 19/05					



Planungsverband Ballungsraum  
Frankfurt/Rhein-Main

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

Europäische Kommission  
GD Energie und Verkehr  
TEN-V

B-1049 Brüssel

DGTEN		CODE:				
Verkehr		17102				
ACTION:		ECHEANCE:				
Bruxelles 28 04 2009						
R	A	B	C	D	E	F
G	H	I	P	CP1	CP2	CP3
DG	ASS	01	DGA	DGA	DGA	AAE
			CD	EFG	HI	

Der Verbandsvorstand

Ihr Zeichen: KOM(200) 44  
Ihre Nachricht: 4.2.2009  
Unser Zeichen: En (TEN-V)  
Ansprechpartner: Peter Endemann  
Abteilung/Bereich: Verkehr  
Telefon: +49 69 2577-1588  
Telefax: +49 69 2577-1204  
E-Mail: peter.endemann@planungsverband.de

Frankfurt am Main, 22.04.2009

EU-Grünbuch

**Stellungnahme des Planungsverbandes zum EU-Grünbuch "TEN-V: Überprüfung der Politik – ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main ist die Geschäftsstelle der polyzentrischen Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (Informationen zur Metropolregion: [http://www.planungsverband.de/media/custom/1169\\_819\\_1.PDF](http://www.planungsverband.de/media/custom/1169_819_1.PDF) sowie <http://www.planungsverband.de> -> Region -> Metropolregion).

Als Träger der regionalen Flächennutzungsplanung für den gleichnamigen Ballungsraum betont der Verband die Notwendigkeit einer engen Verflechtung der Verkehrsinfrastruktur mit dem Siedlungs- und Freiraum. Dieser Aspekt wird im vorliegenden Entwurf zum Grünbuch TEN-V nicht ausreichend gewürdigt und ist zu vertiefen. Eine Darstellung der Wechselwirkungen mit der Raumordnung und Siedlungsentwicklung sowie inhaltliche Abstimmung mit dem „Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt - Territoriale Vielfalt als Stärke“ ist daher unumgänglich und nachzuholen.

### Geänderte Ausgangslage bei Transeuropäischem Verkehrsnetz

Aus Sicht des Planungsverbandes verdeutlichen die nachfolgenden Umstände die Herstellung dieses Junktims und erfordern zudem eine Überarbeitung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes:

- Demografischer Wandel mit absehbar schrumpfender Bevölkerung in vielen Ländern Europas. Laut Raumordnungsbericht für Deutschland<sup>1</sup> werden viele Ballungsräume bis zum Jahr 2020 weiter anwachsen. Gleichzeitig werden einige Räume zum Teil stark schrumpfen.

<sup>1</sup> Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (jetzt Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR) (2005) Raumordnungsbericht 2005, Berichte Bd. 21, Bonn



- Beschäftigtenentwicklung: Im Raumordnungsbericht werden ebenfalls unterschiedliche Tendenzen bei der Beschäftigung angenommen; diese gehen nicht unbedingt mit der Bevölkerungsentwicklung einher.
- Siedlungsentwicklung: Die künftige Gestaltung des Siedlungsraumes steht im Zusammenhang mit der Beschäftigten- und Bevölkerungsentwicklung. Gleichwohl weist der Raumordnungsbericht ein starkes Siedlungs- und Verkehrswachstum in künftig stagnierenden Räumen aus.
- Knappheit der finanziellen Ressourcen macht Umsetzung aller bisher genannten Maßnahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes unmöglich (TEN-V, DE, S. 14)
- Klimawandel: Im Weißbuch der EU-Kommission aus dem Jahre 2001<sup>2</sup> wird auf die Notwendigkeit der Begrenzung des im Verkehrsbereich zu 84 % durch den vom Straßenverkehr hervorgerufenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß angesichts eines sonst ungebrochenen Wachstums hingewiesen. Dies ist nicht nur umweltfachlich sondern auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geboten.
- Entkopplung des wirtschaftlichen vom verkehrlichen Wachstum: Das EU-Weißbuch von 2001 sieht es als ein vordringliches Ziel an, wirtschaftliches Wachstum ohne Zunahme des Verkehrs zu ermöglichen und nennt einige Schritte dorthin.

### **Vorrangiges Netz entwickeln**

Diese Umstände sind im Grünbuch nicht ausreichend thematisiert und müssen aus Sicht des Verbandes bei der zukünftigen Gestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen handlungsleitend sein.

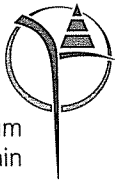
Die Konsequenz daraus ist eine Stärkung der perspektivisch wachsenden Ballungsräume mit einer entsprechenden Entwicklung der auf diese Ballungsräume gerichteten leistungsfähigen Korridore und einer Priorität für das Rückgrat Schiene. Die vom Grünbuch angestrebte Behandlung vorrangiger Verkehrsnetze mit der Integration der Knoten auf Basis eines multi-modalen Ansatzes wird ausdrücklich begrüßt (TEN-V, DE, S. 9 ff). Dies darf nicht losgelöst von den Wechselwirkungen mit dem Siedlungs- und Freiraum sowie der vorab geschilderten Umstände erfolgen.

Für die Entkopplung des wirtschaftlichen vom verkehrlichen Wachstum lassen sich einerseits Distanzen im Alltagsverkehr reduzieren, und bei einer auf die Schiene ausgerichteten Struktur Fahrten vom motorisierten Individualverkehr insbesondere auf den Öffentlichen Personennahverkehr, bisweilen auch den Radverkehr verlagern.

Bei ergänzend erforderlichen Beseitigungsmaßnahmen im vorrangigen Straßennetz sind schwerpunktmäßig Maßnahmen des Verkehrsmanagements und unter Verwendung intelligenter Verkehrssysteme vor einem Infrastrukturausbau zu prüfen. Straßenbezogene Maßnahmen im Transeuropäischen Verkehrsnetz peripherer und schrumpfender Gebiete sind vor dem Hintergrund der genannten Umstände nicht weiter prioritär zu verfolgen oder ihre Bedeu-

---

<sup>2</sup> Europäische Kommission (2001) Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, Luxemburg



tung für das Ziel der Wettbewerbsfähigkeit und Kohärenz auf der gesamteuropäischen Ebene zur überprüfen.

### **Schlüsselrolle des Güterverkehrs**

Mit dem gewünschten Wirtschaftswachstum wird auch eine Steigerung der Güterverkehrsmenge entstehen. Dieses Potential soll verstärkt auf die Schiene gelenkt werden. Damit kann dem über 50 Jahre vernachlässigten Schienenverkehr - wie auch im Weißbuch von 2001 ausgeführt - zur Renaissance verholfen werden. Der in Deutschland seit gut zehn Jahren zu beobachtende Anstieg des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiges Indiz für Verlagerungspotenziale des Systems Schiene. Einen nicht unwesentlichen Anteil daran haben die seit der Öffnung des Schienenmarktes operierenden nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Bei der Definition des Transeuropäischen Netzes sollte aus Sicht des Güterverkehrs Folgendes berücksichtigt werden:

- Organisation der Seehäfen mit dem Ziel der Optimierung der Güterströme aus Übersee. Inwieweit können Mittelmeerhäfen wie beispielsweise Genua, Marseille oder Lissabon bisher auf die Nordseehäfen ausgerichtete Verkehre übernehmen? Dies spart Umwege und entlastet Achsen wie zum Beispiel den Rheinkorridor von unnötigem Durchgangsverkehr.
- Förderung eines grenzüberschreitend reibungslos funktionierenden Schienenmarktes
- Förderung der Interoperabilität, zum Beispiel durch organisatorische und finanzielle Unterstützung einer zügigen Umsetzung des europäischen Zugsleitsystems zum Management des Bahnverkehrs ERTMS (European Rail Traffic Management System).
- Intermodalität: Ausbau von Umschlaganlagen zur Stärkung des kombinierten Verkehrs, Kooperation mit Häfen und Flughäfen
- Berücksichtigung der Potenziale eines engmaschigen Netzes an Gleisanschlüssen zur Verbesserung des darauf angewiesenen Einzelwagenverkehrs. Dies könnte sich auch in einer Ausrichtung der Förderkulisse auf die Netzwirkung des Gleisanschlussverkehrs niederschlagen.
- Berücksichtigung der Güterverkehrslogistik: Im Schienengüterverkehr fehlt oft das Know-How. Logistische Prozesse und die Infrastrukturen sind daher oft auf die Straße ausgerichtet.
- Der im Grünbuch genannte „bottom-up“ – Ansatz zur Unterstützung abgestimmter Vorgehen von Akteuren bei der Entwicklung von Güterschienenverkehrskorridoren wird begrüßt und als wichtige innovative Ergänzung zur Ausübung des Subsidiaritätsprinzips in der europäischen Politik gesehen (TEN-V, DE, S. 17).

### **Optionen für den künftigen TEN-V Aufbau (TEN-V, DE, S. 18, Kap. 4)**

Die zukünftige Gestaltung der Europäischen Verkehrspolitik muss sich – vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel und der eingangs genannten Umstände – zunächst auf ein prioritäres Netz von schwerpunktmäßig Schienenkorridoren zur Verbindung der großen und weiterwachsenden Metropolregionen konzentrieren. Eine alleinige Fokussierung auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist angesichts der Netzwirkung des Angebots nicht anzuraten. Das

Seite 4 zum Schreiben vom 22.04.2009  
an Europäische Kommission

Planungsverband Ballungsraum  
Frankfurt/Rhein-Main



Beispiel TGV-Est (Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt am Main) verdeutlicht die Notwendigkeit einer an den räumlichen Gegebenheiten orientierten Einbindung der Achse in die Raumstruktur. Zur Gewährleistung des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs sind die notwendigen Netzschlüsse sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Kasseckert  
Erster Beigeordneter