

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
TEN-V  
B-1049 Brüssel  
Belgien

DG TREN		CODE:	
AV		17588	
ACTION:		ECHEANCE:	
04.05.2009			
R	A	B	C
G	H	I	P
DG	ASS	01	
		DGA	DGA
		CD	EFG
			HI
			AAE
			CP1
			CP2
			CP3



Stellungnahme zum Grünbuch zur TEN-V-Politik

05 MAI 2009  
Ulm, den 30.04.09

DIRECTORATE GENERAL				TEN-TEA
BI	04	ASS		
X				
AC	GS			
DEADLINE	26/05			

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, das Regionalverband Donau-Iller und das donau.büro.ulm, begrüßen die Möglichkeit zu einer Stellungnahme und einer gemeinsamer Lösungssuche zum Grünbuch zur TEN-V-Politik. Die Stadt Ulm ist ein wichtiger Knotenpunkt im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und ist in das vorrangige Vorhaben 17 eingebunden.

Bei der Arbeit am TEN-V ist es vor Allem wichtig, die wirklich richtige Vorgehensweise und Planung für den Aufbau des transeuropäischen Netzes zu treffen. Auch wenn alle 3 Optionen (Gesamtnetz mit vorrangigen Vorhaben, vorrangige Vorhaben und Gesamtnetz mit Kernnetz) zum Ausbau des TEN-V gewisse Vor- und Nachteile haben, ist aus unserer Sicht die Option 3 die zukunftsträchtigste Variante. So sollte das transeuropäische Netz aus einem Kernnetz und aus einem Gesamtnetz bestehen.

Die Wahl der bestehenden vorrangigen Vorhaben, wie zum Beispiel die Achse Paris – Budapest, finden wir erfolgreich und plädieren für ihre Beibehaltung. Wir empfehlen auch künftig die politische Unterstützung der Europäischen Union bei der Umsetzung der Vorhaben VR17 Paris – Bratislava und Wien – Budapest sowie das Vorhaben V18 Rhein-Main-Donau und eine zeitnahe finanzielle Förderung der Einzelvorhaben entlang dieser Achsen. Diese Vorhaben ergänzen einander und bilden eine West-Ost-Achse in Europa. Sie ist von großer Bedeutung für eine erfolgreiche Integration der neuen, nach EU-Osterweiterung dazugekommenen Staaten in EU. Beide Achsen unterstützen als wichtige Alternativen zu Flug- und Straßenverkehr die Bemühungen der Europäischen Union im Klima und Umweltschutz. Weiterhin sind sie wichtige Verbindungen zwischen zentralen Städten in West und Osteuropa, die mit ihrer wirtschaftlichen Bedeutung zur Konkurrenzfähigkeit Europas beitragen.

Wir empfehlen in diesem Zusammenhang auch das Festhalten an klaren Verantwortlichkeiten durch die zuständigen EU-Koordinatoren. Hier haben wir beim VR 17 sehr gute Erfahrung mit dem Herrn Prof. Dr. Balazs (mittlerweile ungarischer Außenminister) gemacht.

Hinsichtlich der Kernnetzbildung sollte verstärkt auch die Priorität auf die Förderung von grenznahen TEN-V-Abschnitten gelegt werden, um einen grenzüberschreitenden Nutzen gewinnen zu können.

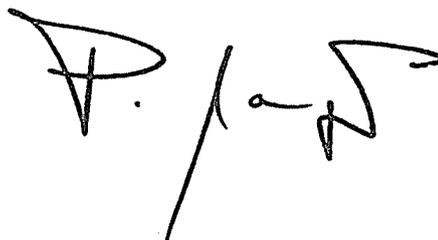
Neben einer gut ausgebauten Infrastruktur sollte ein transnationales Betriebskonzept aufgestellt werden, das dazu beiträgt, dass die Reisezeiten im Personen- und Güterverkehr optimiert werden. Dies ist möglich durch eine Verringerung der Wartezeiten in den Knotenpunkten mit Hilfe von gut funktionierenden Verkehrsplänen. Dabei empfehlen wir bei der Auswahl der vorrangigen Strecken auch auf den Vernetzungsgrad, die enge Zusammenarbeit mit regionalen und lokalen Akteuren und den Ausbau der regionalen Strecken zu achten. Besonders wichtig ist eine solche Zusammenarbeit bei Verbindungen mit intermodalen Knoten.

Bei der Bildung des Kern- und Gesamtnetzes muss der Fokus auf die Knoten der Netze liegen. Es muss darauf geachtet werden, dass es in den Knotenpunkten zu keinen Überlastungen kommt. Dies kann durch die Berücksichtigung und erfolgreichen Management des Zubringer- und Verteilerverkehrs erreicht werden. So muss es, zum Beispiel, darauf geachtet werden, dass Flughäfen und Häfen über eine sehr gute Eisenbahnverbindung verfügen, die einen zuverlässigen Personen- und Warentransport garantiert.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Riethe,  
Direktor des Regionalverbandes Donau-Iller



Peter Langer,  
Direktor donau.büro.ulm