



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/388
"TEN-V: Überprüfung
der Politik"

Brüssel, den 30. September 2009

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

**"Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes transeuropäisches
Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik"**

KOM(2009) 44 endg.

Berichterstatter: **Jan SIMONS**

Die Kommission beschloss am 4. Februar 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 Absatz 1 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik"
KOM(2009) 44 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. September 2009 an. Berichterstatter war Jan SIMONS.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 456. Plenartagung am 30. September/1. Oktober 2009 (Sitzung vom 30. September) mit 167 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 5 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss stimmt mit der Kommission überein, dass eine grundlegende Überprüfung der TEN-V-Leitlinien notwendig ist, da die EU seit 1996 um eine große Zahl an Mitgliedstaaten erweitert wurde. Daher und aufgrund der Schwerpunktverlagerung in Bezug auf die politischen Prioritäten, vor allem verstärkt auf Umwelt- und Klimafragen, ist eine Neuausrichtung des gemeinschaftlichen Verkehrsinfrastrukturnetzes erforderlich.
- 1.2 Angesichts des steigenden CO₂-Ausstoßes sowie der Infrastrukturlücken und organisatorischen Mängeln im Güterverkehr teilt der Ausschuss den Standpunkt der Kommission, dass intermodale Lösungen für den Güterverkehr gefunden werden müssen, um Synergien für die Nutzer zu schaffen.
- 1.3 Der Ausschuss fordert, dass bei der Gestaltung eines neuen TEN-V-Konzepts die so genannte Nachbarschaftspolitik, d.h. Verbindungen in den Osten und Süden der EU, ausdrücklich berücksichtigt wird. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten sich in erster Linie auf das Netz an sich und nicht auf die einzelnen Infrastrukturvorhaben konzentrieren. Dadurch wird auch die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gefördert.
- 1.4 In Bezug auf die Gestaltung des künftigen TEN-V-Netzes schlägt die Kommission drei Optionen vor. Der Ausschuss teilt die Meinung des Rates, dass die Option einer Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamt- und einem Kernnetz gewählt werden muss, das ein geografisch festgelegtes vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu

unterstützen. Dadurch können die gemeinschaftlichen Finanzmittel wirksamer als bislang eingesetzt werden. Ein für die Koordinierung der Anwendung der Mittel zuständiges Gremium sollte eingerichtet werden.

- 1.5 Der Ausschuss fordert die Kommission auf, für den Aufbau des vorrangigen Netzes und die Schaffung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme einen verbindlicheren Rahmen einschließlich einer angemessenen Sanktionierung aufzustellen.
- 1.6 Der Ausschuss stimmt dem Denkansatz der Kommission in ihrem Grünbuch in Bezug auf die künftige Planung des TEN-V-Netzes zu, dass jeder Verkehrsträger entsprechend seiner relativen Vorteile in der komodalen Verkehrskette eingesetzt werden muss und so eine wichtige Rolle dabei spielt, die Gemeinschaft beim Erreichen ihrer Klimaschutzziele zu unterstützen. Zielsetzung muss eine Verlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger bleiben.

2. **Einleitung**

- 2.1 Die Kommission legte am 4. Februar 2009 das Grünbuch "TEN-V: Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik" vor, das eine Überprüfung ihrer Politik in Bezug auf das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) enthält.
- 2.2 Die Kommission möchte möglichst viele Akteure in die Überprüfung einbinden, damit alle verfügbaren Kenntnisse, Erfahrungen und Sichtweisen einfließen können. Zu diesem Zweck hat sie eine öffentliche Konsultation eingeleitet, die am 30. April 2009 abgeschlossen wurde.
- 2.3 Die Kommission beabsichtigt, die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zu analysieren und sie als Hintergrundmaterial bei der Konzipierung der neuen TEN-V-Politik zu nutzen. Es ist davon auszugehen, dass das Jahr 2009 verstreichen wird, bis die Reaktionen auf das Grünbuch verarbeitet und die erforderlichen Analysen durchgeführt sein werden. Für Anfang 2010 plant die Kommission die Bekanntgabe der Vorgehensweise in Bezug auf diese Politik und Ende 2010 dann die Vorlage von Legislativvorschlägen - die Überprüfung der TEN-V-Leitlinien und eventuell der TEN-V-Verordnung.
- 2.4 Im EG-Vertrag (Artikel 154-156) wird die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes definiert als Beitrag zur Verwirklichung der Ziele des Binnenmarkts im Bereich des Wachstums und der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie zum Erreichen des sozialen, wirtschaftlichen und geografischen Zusammenhalts zum Wohle aller Bürger und Wirtschaftsakteure.
- 2.5 Zudem soll für eine nachhaltige Entwicklung gesorgt werden, indem dem Umweltschutz durch bestimmte Auflagen ein hoher Stellenwert in der Politik eingeräumt wird. Die TEN-V-Politik soll darauf ausgerichtet sein, einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der 20-20-20-Klimaschutzziele der Gemeinschaft zu leisten.

- 2.6 Die europäische Politik bezüglich des transeuropäischen Verkehrsnetzes hat sich in den Jahren 1990-1995 herausgebildet und wurde durch den Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates im Jahr 1996 festgeschrieben. Seitdem wurden 400 Mrd. EUR in Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse investiert, wobei anzumerken ist, dass es bei der Vollendung vieler Vorhaben zu erheblichen Verzögerungen gekommen ist. Vor allem in der ersten TEN-Phase (1996-2003) haben die Mitgliedstaaten von allen vorrangigen Vorhaben überwiegend Straßeninfrastrukturvorhaben vollendet. Für umweltfreundlichere Verkehrsträger muss in offensichtlich dringenden Fällen bald eine bessere infrastrukturemäßige Versorgung bereitgestellt werden.
- 2.7 Ca. 30% der investierten 400 Mrd. EUR stammen aus Gemeinschaftsquellen, wie etwa aus dem TEN-V-Haushalt, dem Kohäsionsfonds, dem EFRE und von der EIB. Der verbleibende Mittelbedarf wird auf ca. 500 Mrd. EUR geschätzt. Insgesamt ist geplant, dass 80% der für vorrangige TEN-V-Vorhaben vorgesehenen Mittel in das Schienennetz investiert werden sollen.
- 2.8 Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Ergebnisse der TEN-V-Politik und der hierdurch entstandene Mehrwert für die europäischen Bürger nicht immer offensichtlich sind. Mit dem vorliegenden Grünbuch möchte die Kommission diesem Mangel durch den von ihr vertretenen Ansatz abhelfen, und sie stellt die Klimaschutzziele in den Mittelpunkt der künftigen TEN-V-Politik.
- 2.9 Die Kommission kommt selbst zu dem Urteil, dass eine grundlegende Überprüfung der TEN-V-Politik erforderlich ist. Über eine Vorgehensweise, die wirtschaftliche und Umweltschutzziele integriert und eindeutig auf das Erfordernis eines effizienten Personen- und Güterverkehrs auf der Basis der Ko-Modalität und unter Nutzung innovativer Techniken ausgerichtet ist, soll eine solide Grundlage für einen wirkungsvollen Beitrag zu den Klimaschutzziele der Gemeinschaft geschaffen werden.
- 2.10 Angesichts der enormen Bandbreite der Überprüfung - sowohl in politischer als auch in sozio-ökonomischer, ökologischer, institutioneller, geografischer und technischer Hinsicht - hat die Kommission auf die Veröffentlichung des Grünbuchs zurückgegriffen, in dem sie ihre Erwägungen darlegt und den Akteuren die Möglichkeit gibt, sich über die Konsultation aktiv an der Gestaltung einer neuen TEN-V-Politik zu beteiligen und diesbezügliche Anregungen zu geben.
- 2.11 Das Europäische Parlament betonte in seiner Entschließung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige TEN-V-Politik, dass es das doch noch vage Konzept der konzeptionellen TEN-V-Säule zwar unterstützt, sich jedoch auch für die Entwicklung konkreter Projekte ausspricht, wobei umweltfreundliche Verkehrsträger in der Liste der vorrangigen Projekte überproportional berücksichtigt werden sollten.
- 2.12 Der Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie hat sich in seiner Sitzung am 11./12. Juni 2009 auf den Standpunkt geeinigt, dass alle laufenden prioritären TEN-V-Vorhaben integraler Bestandteil eines kohärenten vorrangigen Netzes sein sollen, das sowohl die bestehende bzw.

in Bau befindliche Infrastruktur als auch Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse umfassen soll. Dieses Netz muss multimodal sein, wobei besonderes Augenmerk auf Knotenpunkten und intermodalen Verbindungen gerichtet werden muss.

- 2.13 Der Rat hält außerdem fest, dass die TEN-V-Politik in großem Maße zur Verwirklichung der Umwelt- und Klimaschutzziele beitragen kann. Die optimale Eingliederung und Verbindung aller Verkehrsträger - sowohl der physischen Verkehrsinfrastruktur als auch der intelligenten Verkehrssysteme - müssen effiziente komodale Verkehrsdienste ermöglichen und so eine solide Grundlage für die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und anderer Schadstoffemissionen bieten.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Kommission, nachdem sie festgestellt hatte, dass die Umsetzung des Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates aus dem Jahr 1996 über die Schaffung eines transeuropäischen Infrastrukturnetzes von gemeinsamem Interesse nicht planungsgemäß verlaufen ist, was auch aus der Mitteilung der Kommission "Transeuropäische Netze: Entwicklung eines integrierten Konzepts" (KOM(2007) 135 endg.) hervorgeht, geeignete Schritte unternommen hat, um über die öffentliche Konsultation im Rahmen des Grünbuchs die Basis für eine grundlegende Überprüfung der TEN-V-Politik zu schaffen.
- 3.2 Eine grundlegende Überprüfung der TEN-V-Leitlinien ist nach Auffassung des Ausschusses auch notwendig, da die EU seit 1996 um eine große Zahl an Mitgliedstaaten erweitert wurde. Dies macht eine Neuausrichtung des gemeinschaftlichen Verkehrsinfrastrukturnetzes erforderlich.
- 3.3 Die Überprüfung der Politik, die die Kommission bezüglich der TEN-V-Leitlinien vorgenommen hat, zeigt, dass die ursprüngliche Netzplanung, die dazu gedacht war, die wesentlichen Teile der einzelstaatlichen Netze für die verschiedenen Verkehrsträger zusammenzufügen und sie an den Ländergrenzen zu verbinden, durch die Erweiterung der EU an Schlagkraft eingebüßt hat.
- 3.4 Angesichts der Tatsache, dass die Umsetzung eines neuen TEN-V einen erheblichen Mittelaufwand mit sich bringen wird, hält der Ausschuss es für erforderlich, möglichst viele relevante Faktoren und Elemente zu berücksichtigen, um richtige und verantwortbare Entscheidungen zu treffen. Der Ausschuss empfiehlt als grundlegende Richtschnur, dass die Pläne als Ausgangspunkt für den Finanzbedarf genommen werden sollten und nicht umgekehrt.
- 3.5 Die Grundlage für die künftige TEN-V-Politik ist im EG-Vertrag verankert. Die zu berücksichtigenden Elemente sind in den Artikeln 154-156 niedergelegt. In der Vergangenheit wurde der nachhaltigen Entwicklung und damit auch Klimaschutzziele nicht genügend Bedeutung beigemessen, doch stimmt der Ausschuss der Kommission darin zu, dass dies ein wesentliches Element der Verkehrspolitik im Allgemeinen und daher auch der TEN-V-Politik sein muss. Hierauf hatte der Ausschuss im Übrigen auch schon in seiner Stellungnahme vom

13. März 2008 (TEN/298 - CESE 488/2008) hingewiesen, in der er auch die Bedeutung eines integrierten Konzepts hervorhob.

- 3.6 Für die Umsetzung der Bestimmungen des Vertrags wurden die TEN-V-Leitlinien aufgestellt, in denen die Bedingungen aufgeführt sind, anhand derer die Vorhaben ausgewählt werden sollen, die von gemeinschaftlichem Interesse sind und von den Mitgliedstaaten unterstützt werden. Die TEN-V-Leitlinien zielen letztlich auf die Errichtung eines einzigen multimodalen Netzes ab, um auf innovative Art einen sicheren und effizienten Verkehr zu gewährleisten.
- 3.7 Der Ausschuss kann den Denkansatz der Kommission nachvollziehen, dass für den Güterverkehr intermodale Lösungen für Probleme wie steigenden CO₂-Ausstoß oder organisatorische Mängel und Infrastrukturlücken gefunden werden sollten. Den Ausbau der Meeresautobahnen hält der Ausschuss beispielsweise wie die Kommission für die weitere Entwicklung des TEN-V für sehr wichtig.
- 3.8 Die Kommission vertritt die Auffassung, dass eine überarbeitete TEN-V-Politik auf den bislang erzielten Ergebnissen aufbauen und für eine Fortsetzung des bislang vereinbarten Konzepts sorgen sollte. Der Ausschuss stellt sich die Frage, ob ein solches Vorgehen wirklich mit einer grundlegenden Überarbeitung der TEN-V-Politik vereinbar ist. Eine auf objektiven Kriterien beruhende Überprüfung der heutigen vorrangigen Vorhaben in Anhang 3 der TEN-Leitlinien müsste nach Auffassung des Ausschusses auf eine Anpassung eben dieses Anhangs hinauslaufen, was dann logischerweise dazu führen kann, dass Vorhaben aus diesem Anhang gestrichen werden können.
- 3.9 Hinsichtlich der Planung einer neuen TEN-V-Politik stimmt der Ausschuss der Kommission zu, dass diese auf einer zweifachen Zielsetzung aufbauen sollte, bei der Wirtschaft und Umweltschutz integriert werden. Ein integrierter Ansatz schafft Synergien, insbesondere für Vorhaben, die mit der EU-Erweiterung in Zusammenhang stehen. Daher müssen auch die ökologischen Folgen, einschließlich der durch den Klimawandel bedingten Auswirkungen, bei der Auswahl eines Netzes ermittelt werden. Im Rahmen der Förderung eines nachhaltigen und effizienten Verkehrssystems, das auf dem Grundsatz der Ko-Modalität aufbaut, ist daher ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen Interessen und Umweltbelangen anzustreben.
- 3.10 Als Beispiel hierfür möchte der Ausschuss die Integration von Luft- und Schienenverkehr bei Entfernungen bis 500 km anführen, die vom Markt stimuliert wird. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken bzw. -verbindungen spielen hierbei für den Personenverkehr eine sehr wichtige Rolle, aber auch für den Güterverkehr bietet die Einbindung von Flughäfen in das europäische Schienennetz interessante Perspektiven.
- 3.11 Nach Meinung des Ausschusses muss das neue TEN-V-Konzept in erster Linie auf das physische und nicht-physische - Netz ausgerichtet sein; der Schwerpunkt sollte auf der so genannten Nachbarschaftspolitik liegen, beispielsweise Infrastrukturvorhaben auf der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse (Via Baltica, Helsinki-Athen). Diese Politik wird die Solidarität zwischen den Unionsbürgern fördern.

- 3.12 Die Kommission rät, dass alle ausgewählten Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse zur Bestimmung des europäischen Mehrwerts einer vereinheitlichten Mehrkriterien- und Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden sollten. Auf diese Weise kann allen Faktoren - mit oder ohne Geldwert - Rechnung getragen werden. So könnten Zuschüsse aus dem Gemeinschaftshaushalt gerecht und objektiv vergeben und auf Vorhaben beschränkt werden, die tatsächlich einen zusätzlichen Nutzen für die EU aufweisen. Der Ausschuss vertritt die Auffassung, dass jede Methodik, die zu einem effizienteren und wirksameren Einsatz von Gemeinschaftsmitteln führt, angewandt werden sollte.
- 3.13 Insbesondere wäre eine solche vereinheitlichte Arbeitsweise nützlich für die Behebung grenzüberschreitender Engpässe in der Infrastruktur, bei denen das Problem häufig in der Aufteilung der Kosten liegt. Diese Arbeitsweise könnte zu einer Rationalisierung des TEN-V-Programms führen, während der Fokus stärker auf die Kombination Wirtschaft und Umwelt gerichtet werden kann.
- 3.14 Die Kommission ersucht in dem Grünbuch darum, einer der folgenden Optionen für den künftigen TEN-V-Aufbau den Vorzug zu geben:
- Beibehaltung der Zwei-Ebenen-Struktur mit dem Gesamtnetz und den (nicht verbundenen) vorrangigen Vorhaben;
 - Reduzierung des TEN-V auf eine einzige Ebene vorrangiger Vorhaben, gegebenenfalls eingebunden in ein vorrangiges Netz;
 - Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das ein geografisch festgelegtes vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.
- 3.15 Der Ausschuss gibt der letztgenannten Option den Vorzug. Seiner Ansicht nach müssen die gemeinschaftlichen Finanzmittel wirksamer als bislang eingesetzt werden, und eine Konzentration der Mittel auf ein Kernnetz bietet hierfür die besten Möglichkeiten. Das Gesamtnetz, in dem im Laufe der Jahre die Anwendung eines Teils der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich an den Umfang des heutigen TEN-V-Netzes gekoppelt wurde, kann aufgrund dieser Koppelung nicht einfach beiseite gelegt werden, sondern muss daher bestehen bleiben. Diese Vorhaben kämen dann zwar nicht mehr für Zuschüsse aus dem TEN-V-Haushalt in Frage, könnten jedoch über die Regional- und Kohäsionsfonds finanziert werden.
- 3.16 Um die gemeinschaftlichen Finanzmittel wirksamer als bislang einzusetzen, sollte nach Auffassung des Ausschusses ein für die Koordinierung der Anwendung der Mittel zuständiges Gremium eingerichtet werden.
- 3.17 Das geografisch festgelegte vorrangige Netz müsste nach Auffassung des Ausschusses aus wirklich multimodalen Achsen bestehen, die die wichtigsten Wirtschafts- und Bevölkerungszentren miteinander verbinden und diese Zentren wiederum an die wichtigsten Knotenpunkte wie See- und Binnenschifffahrt und Flughäfen anbinden. Dieses Netz müsste den Anforde-

rungen hinsichtlich des Umweltschutzes und der Förderung einer sozialen und nachhaltigen Entwicklung entsprechen.

4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Eine nachhaltige Entwicklung und vor allem die ehrgeizigen Klimaschutzziele, wie sie die EU im Dezember 2008 festgelegt hat, erfordern der Kommission zufolge eine Anpassung des Vorgehens in Bezug auf die transeuropäischen Netze. Der Ausschuss stimmt mit der Kommission überein, dass Klimaerwägungen allein schon genügend Anlass für eine Überprüfung gäben, weist jedoch darauf hin, dass auch die Nichtvollendung der geplanten Vorhaben und die EU-Erweiterung eine Überprüfung geboten erscheinen lassen.
- 4.2 Der Argumentation der Kommission, dass alle Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden müssten, kann der Ausschuss an sich zustimmen, würde diesbezüglich jedoch auch Raum für andere Vorgehensweisen lassen, mit denen dasselbe Ergebnis erzielt werden kann. Der Ausschuss weist auf das Erfordernis hin, die externen Effekte einheitlicher zu bestimmen und zu bewerten.
- 4.3 Die Ansicht der Kommission, dass bei einer Überprüfung des TEN-V ein Netz aus miteinander verbundenen großen Infrastrukturvorhaben durch ein konzeptionelles Netz dieser Art von Vorhaben ergänzt werden muss, wird vom Ausschuss geteilt, der diesbezüglich betonen möchte, dass die Kommission einen erheblichen Teil ihrer Koordinierungsanstrengungen auf das Zustandekommen von Vorhaben dieser Art richten müsste.
- 4.4 Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass systematische Investitionen in die Forschung und die technologische Entwicklung in Europa neue Möglichkeiten für die Verwirklichung der Ziele der europäischen Verkehrspolitik erschlossen haben, und das über andere Mittel als nur über Investitionen in die physische Infrastruktur.
- 4.5 So hat die Kommission in verschiedenen Mitteilungen, wie etwa dem Aktionsplan Güterverkehrslogistik und dem Aktionsplan für intelligente Verkehrssysteme (IVS), die Möglichkeiten und politischen Absichten dargelegt. Bei der Anwendung dieser neuen Technologien muss unbedingt vermieden werden, dass es zu negativen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und den Datenschutz kommt.
- 4.6 Ferner ist die Europäische Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge zu nennen, die zum europäischen Konjunkturprogramm gehört und in der angegeben wird, wie durch die Anwendung umweltfreundlicher Antriebstechnologien und intelligente Logistik Wirksamkeit und Effizienz des europäischen Verkehrssystems verbessert werden können. Im Zusammenhang mit Innovation sollte auch das europäische Aktionsprogramm "NAIADES" nicht unerwähnt bleiben, das im weiteren Sinn auf die Förderung der Binnenschifffahrt ausgerichtet ist.

- 4.7 In dem in Ziffer 4.5 genannten Aktionsplan Güterverkehrslogistik wird der Begriff der "Grünen" Korridore kurz beschrieben. Der Ausschuss wäre für eine nähere Erläuterung dankbar, da "Grüne" Korridore seiner Ansicht nach auch beinhalten, dass für den Verkehr zwischen Knotenpunkten alternative Verkehrsträger zur Verfügung stehen, um so eine wirtschaftliche Wahl treffen zu können.
- 4.8 Das Zustandekommen des TEN-V wurde bislang als Verpflichtung der betroffenen Mitgliedstaaten angesehen. Zwar ist die Schaffung von Infrastruktur an sich eine Zuständigkeit der Einzelstaaten, doch möchte der Ausschuss die Kommission dringend ersuchen, dass für das Zustandekommen des vorrangigen Netzes ein verbindlicherer Rahmen für die Realisierung einschließlich einer angemessenen Sanktionierung aufgestellt wird. Letzteres käme auch für interoperable Verkehrsmanagementsysteme in Betracht.
- 4.9 Bei der Ausarbeitung des vorrangigen Netzes sollte nach Auffassung des Ausschusses die Umsetzung der Meeresautobahnen unbedingt eine Rolle spielen, und zwar mit einem stärkeren Schwerpunkt auf dem weiteren Logistiknetz, um den Seehäfen der EU einen guten Zugang zu geeigneten Hinterlandverbindungen zu ermöglichen, wobei darauf zu achten ist, dass keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen.
- 4.10 Schließlich stimmt der Ausschuss auch bezüglich einiger Fragen, die die Kommission in ihrem Grünbuch nennt und denen bei der künftigen Planung des TEN-V Rechnung zu tragen ist, mit der Kommission überein. Zu nennen sind Fragen wie unterschiedliche Erfordernisse von Personen- und Güterverkehr, die Tatsache, dass Flughäfen besonders empfindlich auf Entwicklungen im Bereich der Treibstoffpreise reagieren, Sicherheit, Wirtschaftsentwicklung und Umweltschutz, die Problematik der in Ziffer 4.9 genannten Seehäfen und die Güterverkehrslogistik, die auf dem Prinzip basiert, dass jeder Verkehrsträger entsprechend seiner relativen Vorteile innerhalb einer effizienten komodalen Verkehrskette eingesetzt wird und eine wichtige Rolle dabei spielt, die Gemeinschaft beim Erreichen ihrer Klimaschutzziele zu unterstützen. Zielsetzung muss eine Verlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger bleiben.

Brüssel, den 30. September 2009

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Mario SEPI