

TEN-T Konsultations-Veröffentlichung vom 25.01.2005 "Ausdehnung wichtiger europäischer Transportachsen auf die Nachbarländer"

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Fragenkomplex "Welches sind die Hauptachsen ?" möchten wir aus Sicht der deutschen Seehäfen als Schnittstellen großer Verkehrsströme in Nordeuropa folgendes bemerken:

1. Die Einbindung der Seehäfen in die Hauptachsen des TEN- Netzes ist für die Abwicklung des Transportaufkommens in Europa, insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszuwächse, von erheblicher Bedeutung. Die radiale Erschließung des europäischen Hinterlandes über eine Vielzahl von im Wettbewerb stehender Häfen verteilt das Transportaufkommen ökonomisch sinnvoll und nachhaltig auf unterschiedliche Landkorridore des TEN-Netzes. Bei der Festlegung von Hauptachsen der Nachbarländer sollten die Seehäfen daher angemessen und ausgewogen berücksichtigt werden. Die Konzentration auf beispielsweise nur einen mitteleuropäischen Hauptkorridor in West-Ost-Richtung dient nicht der Entlastung der landseitigen Verkehrsentwicklung in Europa und wäre kein geeigneter Beitrag zur Sicherung der Mobilität.

2. An das Netz der Meeresautobahnen sollten auch die Häfen der Russischen Föderation und Norwegens angebunden werden. Dabei sollten im Rahmen des Konzepts der Meeresautobahnen auch Transportachsen innerhalb der Ostsee aufgenommen werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf ein aktuelles Problem aufmerksam machen:

Seit der EU-Osterweiterung im Mai letzten Jahres hat der küstenparallele Landtransport aus Russland und Polen gegenüber dem Seeverkehr erhebliche Kostenvorteile, da Nutzfahrzeugen in ihren bis zu 1.500 Litern umfassenden Hauptbehältern nunmehr ermöglicht wird, kostengünstig Dieselkraftstoff in Russland und den baltischen Staaten zu tanken und mit dieser Kraftstoffmenge einen Umlauftransport nach Westeuropa und zurück durchzuführen. Der Kostenvorteil des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs gegenüber dem Fährverkehr über die Ostsee beträgt bis zu 400,- € pro LKW, so dass z. B. die Anzahl der begleiteten Frachteinheiten (LKW) auf der Relation Kiel - Klaipeda nach der EU-Osterweiterung um bis zu 40% abnahm. Es ist daher erforderlich, Maßnahmen zu ergreifen, um die gewünschte Verkehrsverlagerung "From Road to Sea" zu stärken und nicht zu schwächen.