

Eckpunktepapier der IHK Nord zum Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes Transeuro- päisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik

(29. April 2009)

I. Vorbemerkung:

Ziel der TEN-V-Politik der Europäischen Kommission ist die Bereitstellung von Infrastruktur, die den wachsenden Verkehren in Europa gerecht wird und dazu beiträgt, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt zu fördern. Trotz der derzeitigen Finanzmarkt- und Konjunkturkrise ist langfristig von einem anhaltenden Wirtschaftswachstum in Europa auszugehen. Ein anforderungsgerechter und zeitgemäßer Ausbau der bestehenden Infrastruktur ist daher zwingend erforderlich.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die IHK Nord die Initiative der Kommission zur grundlegende Überprüfung der derzeitigen TEN-V-Politik, die in einem ergebnisoffenen Diskussionsprozess mit dem vorgelegten Grünbuch begonnen werden soll.

Die EU-Kommission stellt dabei drei Optionen für einen künftigen TEN-V-Aufbau vor:

1. Beibehaltung der Zwei-Ebenen-Struktur mit dem Gesamtnetz und den (nicht verbundenen) vorrangigen Vorhaben.
2. Reduzierung des TEN-V auf eine einzige Ebene (vorrangige Vorhaben, ggf. Einbindung in ein vorrangiges Netz).
3. Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das ein – geographisch festgelegtes – vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

II. Allgemeine Bewertung:

In der Vergangenheit konnten nur bedingt Erfolge bezogen auf das Gesamtnetz (95.700 km Straße, 106.000 km Schiene, 13.000 km Binnenwasserstraße, 411 Flughäfen, 404 Seehäfen) erzielt werden. Dies liegt unter anderem daran, dass die Investitionsentscheidungen der Mitgliedstaaten stärker durch nationale als durch gesamteuropäische Interessen geprägt werden. Bisher wurden insgesamt etwa 400 Mrd. € in das Gesamtnetz investiert, davon rund ein Drittel aus EU-Mitteln. Die Kosten für Ausbau und Erhalt des Gesamtnetzes betragen gemäß Schätzungen der Mitgliedstaaten weitere rund 500 Mrd. €. In der Summe sind die zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem zu gering, um die notwendigen Investitionen in das Gesamtnetz zeitnah vorzunehmen. Wenngleich ein weiterer Ausbau des Gesamtnetzes zu begrüßen ist, so erscheint dessen nachhaltige Stärkung in absehbarer Zeit nur schwer finanzierbar.

Die insgesamt 30 vorrangigen Vorhaben konnten im Vergleich mit dem Gesamtnetz einen größeren Beitrag zur Umsetzung der Ziele der TEN-V leisten. Eine Beibehaltung der vorrangigen Vorhaben ist deshalb wünschenswert. Die Option, aus den vorrangigen Vorhaben ein vorrangiges Netz zu entwickeln, wird von der IHK Nord grundsätzlich begrüßt. Größte Stärke eines solchen vorrangigen Netzes stellt eine mögliche Fokussierung auf die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte wie Flughäfen und Seehäfen dar. Diesen kommt bei der Abwicklung der Personen- und Güterverkehre eine Schlüsselfunktion zu. Sie sind die wichtigsten Verbin-

dungspunkte Europas mit der Welt, deren Bedeutung perspektivisch noch weiter zunehmen wird. Die Einbindung dieser wichtigen Verkehrsknotenpunkte in die TEN-V sollte daher künftig oberste Priorität genießen.

Auch Überlegungen zur Ergänzung des vorrangigen Netzes um eine „konzeptionelle Säule“ (zu einem sog. Kernnetz) werden von der IHK Nord grundsätzlich begrüßt. Die Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist in jedem Fall zwingend erforderlich. Allerdings bedarf dieses Konzept noch einer weiteren Konkretisierung.

III. Bewertung einzelner Themen

Für die IHK Nord sind im Zuge der Überprüfung der derzeitigen TEN-V-Politik – unabhängig von seiner künftigen Gestaltung – die folgenden Themen von maßgeblicher Bedeutung:

Stärkere Einbindung von Seehäfen und Flughäfen ermöglichen

Die Seehäfen sind die wichtigsten Schnittstellen in interkontinentalen und zumeist auch in europäischen Transportketten. Durch die langfristig hohen Wachstumsraten insbesondere im internationalen Seeverkehr sowie die verkehrspolitischen Bemühungen, Landtransporte soweit möglich auf den Seeweg zu verlagern, wird sich ihre Bedeutung noch verstärken. Effizient arbeitende Häfen liegen deshalb im Gesamtinteresse der europäischen Wirtschaft. Neben einer Verbesserung der see- und landseitigen Erreichbarkeit der Seehäfen sind insbesondere faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen anzustreben. Nur so kann sichergestellt werden, dass den Hafenkunden ein qualitativ hochwertiger und gleichzeitig kostengünstiger Zugang zum internationalen Seeverkehr zur Verfügung steht.

Im Zuge der Überprüfung der TEN-V-Politik sollte ein besonderes Augenmerk den Verkehrsknotenpunkten, insbesondere den Seehäfen, gelten. Diese sollten noch stärker als bisher in das bestehende Infrastrukturnetz eingebunden werden. Vor dem Hintergrund der Schlüsselfunktion der Seehäfen für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhang der Gemeinschaft sollten alle über sie laufenden Verkehre grundsätzlich als grenzüberschreitend angesehen werden. Hierfür ist es zwingend erforderlich, dass im Rahmen der TEN-Revision die Gleichberechtigung nationaler und grenzüberschreitender Verkehre im Zu- und Ablauf zu den Seehäfen abgesichert wird.

Verkehre durch technologischen Fortschritt umweltfreundlicher gestalten und nicht durch eine Verteuerung den Standort Europa schädigen

Mit dem Wirtschaftswachstum geht zwangsläufig auch ein entsprechendes Verkehrswachstum einher. Um diesem Verkehrswachstum begegnen und eine anforderungsgerechte und zeitnahe Abwicklung der Verkehre gewährleisten zu können, ist ein Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich.

Die vorgesehene Anlastung externer Kosten führt zu einer Verteuerung von Verkehren, die eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zur Folge hätte. Auf eine weitere, politisch herbeigeführte Verkehrsverteuerung ist zu verzichten, da der vorhandene Kosten- und Wettbewerbsdruck ohnehin zu einer effizienten Nutzung der Infrastruktur durch den Wirtschaftsverkehr führt. Weitere Kosten können der verladenden Wirtschaft nicht mehr angelastet werden. Ein Beitrag zu den allgemeinen umwelt- und klimapolitischen Zielen der Kommission ist vielmehr durch technologische Innovationen zu leisten. Insbesondere Kraftfahrzeuge mit größerer Länge und erhöhtem Gesamtgewicht könnten dazu beitragen, Volumengüter wirtschaftlicher und mit geringeren Umweltbelastungen zu transportieren; deren Einsatzmöglichkeiten sollten durch die Kommission flankiert werden.

Möglichkeiten zur Erhöhung des Finanzrahmens prüfen

Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel sind nicht ausreichend, um einen anforderungsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der TEN-V zeitnah zu ermöglichen. Die Mittel zur Kofinanzierung sind daher deutlich zu erhöhen.

Der verstärkte Einsatz von PPP-Modellen ist grundsätzlich sachgerecht. Private Finanzierung kann jedoch nur in geeigneten Ausnahmefällen helfen, die Lücke zu schließen, die sich durch den hohen Investitionsbedarf bei gleichzeitig geringeren Haushaltsmitteln ergibt.

Meeresautobahnen

Die Integration der Meeresautobahnen in TEN-V bzw. die TEN-V-Leitlinien ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Meeresautobahnen leisten nicht nur einen klimapolitisch, sondern durch die Verkehrsverlagerung auch einen verkehrspolitisch wichtigen Beitrag.

Meeresautobahnen-Vorhaben führen bei den Unternehmen zu personalintensiven Vorbereitungen, denen ein adäquater Nutzen gegenüberstehen sollte. Die Reform sollte daher zu einer Erhöhung der Fördermittel und einer Vereinfachung der Vergabe führen.

III. Bewertung insgesamt:

Das vorgelegte Grünbuch zeigt unterschiedliche Optionen für die künftige TEN-V-Politik auf und leitet einen Wechsel in der EU-Politik für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) ein. Grundsätzlich ist eine höhere Flexibilität und eine stärkere Marktorientierung hilfreich für eine objektivere und eine problemorientierte Ableitung der zukünftigen Infrastrukturanforderungen. Neben einem Gesamtnetz sollte zukünftig der Fokus auf dem Aufbau eines vorrangigen Netzes/Kernnetzes mit einer angemessenen Stärkung der Verkehrsknotenpunkte, insbesondere der Seehäfen, liegen. Hierfür ist es zwingend erforderlich, dass im Rahmen der TEN-Revision die Gleichberechtigung nationaler und grenzüberschreitender Verkehre im Zu- und Ablauf zu den Seehäfen abgesichert wird. Bei der Entwicklung bzw. Priorisierung von Maßnahmen sollte stärker als in der Vergangenheit der Gesichtspunkt des europäischen Nutzens im Mittelpunkt stehen.

Die **IHK Nord** ist eine Arbeitsgemeinschaft von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern. Unter ihrem Dach haben sich insgesamt rund 650.000 Unternehmen zusammengeschlossen. Sie haben ihren Sitz in den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die IHK Nord präsentiert 18 Prozent aller deutschen Industrie- und Handelskammern – und eine Region, die einen Anteil von 18 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) beisteuert. Die Aufgabe der IHK Nord: Sie vertritt gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit gemeinsame Interessen der gewerblichen Wirtschaft Norddeutschlands vor Ort, in Berlin und in Brüssel. Schwerpunkte sind dabei Hafengewirtschaft und Verkehr, maritime Technologie und Industrie sowie die Tourismuswirtschaft.