

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

Zum Thema: **Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik - Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik**

**Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag ist im Register der Interessensvertreter der Europäischen Kommission mit der Nummer 22400601191-42 registriert.**

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) unterstützt die Überprüfung der TEN-V-Politik und die offene Diskussion über deren Zukunft. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums in Europa und der weiteren Integration des europäischen Binnenmarkts ist die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur EU-weit zügig an den wachsenden Verkehr anzupassen. Verantwortlich hierfür sind die Mitgliedstaaten. Sie müssen ausreichend Investitionsmittel bereitstellen und die rechtlichen Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung schaffen.

Aus Sicht des DIHK sind die folgenden Punkte zentral für die Diskussion über die zukünftige Verkehrspolitik im Allgemeinen und die TEN-V-Politik im Speziellen:

1. **Die EU ist mit der Benennung prioritärer Verkehrsprojekte im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) auf dem richtigen Weg.** Da die TEN aber weder Bau- noch Finanzierungsprogramm sind, sondern nur eine Kofinanzierung vorsehen, haben sie bisher keine Schlagkraft. Die EU sollte daher die Mitgliedstaaten auf politischer Ebene bestärken, Projekte, die für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze wichtig sind, zeitnah in Angriff zu nehmen. Die Mittel zur Kofinanzierung sind deutlich zu erhöhen.
2. **Europa braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem, aber keine dirigistisch geprägte Verkehrspolitik.** Nur so kann Europa im weltweiten Standortwettbewerb bestehen und können auch periphere Regionen in der EU Entwicklungschancen haben. Mobilität muss für Bürger und Wirtschaft bezahlbar bleiben. Ohne Zweifel muss die Verkehrspolitik ihren Beitrag zur Verminderung von Schadstoff- und Klimagasemissionen leisten. Dies sollte aber primär über technischen Fortschritt und nicht über Verteuerung und Vermeidung von Verkehr erfolgen.
3. **Leistungsfähigkeit der Verkehrs- und Logistikbranche sichern:** Europa darf die Kostenbelastung der Transportwirtschaft nicht durch eine Anlastung von Stau-, Lärm- und Umweltkosten weiter erhöhen. Weitere Kosten lassen sich kaum noch auf die Verlader überwälzen. Eine Pleitewelle in der Transportbranche würde zu einem erheblichen Know-how-Verlust führen und die deutsche Logistikwirtschaft im internationalen Wettbewerb schwächen.

4. **Wirtschaftswachstum nicht ohne Verkehrswachstum:** Forderungen nach einer Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum haben sich als unrealistisch erwiesen. Die Mobilität von Personen und Gütern ist auch in Zukunft für die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten unverzichtbar. Investitionspolitik orientiert sich häufig nicht am verkehrlichen, wachstumspolitisch prioritären Bedarf. Viele Verkehrsprojekte liegen wegen zu geringer Haushaltsmittel auf Eis. Damit hinkt der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der Beseitigung von Engpässen hinterher.
5. **Regionale Anbindung sicherstellen:** Die Anbindung von Regionen an Verkehrsnetze ist eine notwendige Vorleistung für den Wettbewerb der Regionen. Die bessere Erreichbarkeit von Wachstumskernen lässt zudem ländliche Regionen von den Ausstrahlungseffekten verstärkt profitieren.
6. **Marode Infrastruktur ist „Etatzeitbombe“:** Bei der Diskussion um Kapazitätserweiterungen gerät häufig aus dem Blickfeld, dass auch das Bestandsnetz eine erhebliche Investitionslücke aufweist. Klagen über sanierungsbedürftige Straßen und Brücken sowie Langsamfahrstellen im Schienennetz in Deutschland nehmen zu; viele Binnenwasserstraßen sind für moderne Güterschiffe noch nicht nutzbar.

#### **Zu den Fragen im Grünbuch im Einzelnen:**

1. Sollte die Bewertung des bisherigen TEN-V-Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?

**DIHK-Einschätzung:** Ökonomische Faktoren sollten maßgeblich für die Realisierung der Projekte sein. Die Verkehrsinfrastruktur muss angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums ausgebaut werden. Die Strategie der Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs - wie sie mit der Internalisierung externer Kosten angestrebt wird – belastet die Wettbewerbsfähigkeit der im Binnenmarkt hergestellten Güter und bringt keine wirksame Entlastung der Umwelt.

2. Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?
3. Wäre der Ansatz eines vorrangigen Netzes besser als der derzeitige Ansatz der vorrangigen Vorhaben? Falls nicht, aus welchen Gründen, und was sind die besonderen Stärken der letzteren? Falls ja, welche (weiteren) Vorteile könnte ein vorrangiges Netz mit sich bringen und wie sollte es aufgebaut sein?

**DIHK-Einschätzung zu den Fragen 2 und 3:**

Das Gesamtnetz mit seinen Generalplänen für die einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsmanagementsysteme dient der Erfüllung der Zugangsfunktion für Regionen und erleichtert das Erkennen der neuralgischen Punkte. Dazu gehören die Knotenpunkte, die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die Hinterlandanbindungen europäischer Häfen. Mit dem Ausbau dieser neuralgischen Punkte lässt sich mit den gegebenen Mitteln die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes am stärksten steigern. Der Ansatz eines Kernnetzes erleichtert die Fokussierung auf diese Knotenpunkte zusätzlich.

4. Wäre dieser flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse für eine Politik angemessen, die üblicherweise stark auf einzelstaatlichen Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur beruht? Welche weiteren Vor- und Nachteile könnte er mit sich bringen, und wie könnte er am besten in die Planung auf Gemeinschaftsebene eingebracht werden?

**DIHK-Einschätzung:** Der Vorschlag, die bisherige 2. Ebene der vorrangigen Vorhaben um eine konzeptionelle Säule hin zu einem „Kernnetz“ (Option 3) zu erweitern, wird mit Interesse zur Kenntnis genommen. Da die im Grünbuch vorgelegten Details zu dieser „konzeptionellen Säule“ nicht ausreichend sind, um eine abschließende Bewertung vorzunehmen, fordert der DIHK eine ausführlichere Diskussion und Erklärung dieses Ansatzes. Die Kriterien für die Aufnahme von Projekten in ein Kernnetz müssen nachvollziehbar, fundiert und transparent sein. Generell kann eine höhere Flexibilität und eine stärkere Marktorientierung hilfreich für eine objektivere, transparente und problemorientierte Ableitung der zukünftigen Infrastrukturanforderungen sein. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums ist zudem noch stärker als bisher eine verkehrsträgerübergreifende und eine grenzüberschreitende Planung der Verkehrsinfrastruktur mit echtem europäischen Mehrwert erforderlich, um das Potential des europäischen Binnenmarktes auszuschöpfen. In Bezug auf eine optimierte Nutzung des vorhandenen Verkehrsnetzes und die auf Seite 14 des Grünbuchs angesprochenen innovativen Ansätze zur Preisgestaltung im Verkehr ist auf eine zusätzliche, politisch herbeigeführte Verkehrsverteuerung allerdings zu verzichten, da der vorhandene Kosten- und Wettbewerbsdruck ohnehin zu einer effizienten Nutzung der Infrastruktur durch den Wirtschaftsverkehr führt. Optimierungspotenziale sind vielmehr durch den Einsatz moderner Verkehrstechniken zu erschließen.

5. Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzepts für den künftigen TEN-V-Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren Aspekte sollten berücksichtigt werden?

### **DIHK-Einschätzung:**

Zum Schienennetz: Vor dem Hintergrund des erheblichen Anteils an Transitverkehren in Deutschland und der Tatsache, dass Deutschland schon heute ein sehr belastetes Schienennetz hat, sind – bedingt durch die polyzentrische Siedlungsstruktur - insbesondere die Eisenbahnknotenpunkte in den Ballungsräumen überlastet. Die Separierung und gar Priorisierung von grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridoren würde die Belastungssituation deutlich verschärfen. Kriterium für die Schaffung und Nutzung bevorzugter und nicht bevorzugter Trassen sollte die Eilbedürftigkeit der Ladung sein, nicht aber einfach nur das Überschreiten einer Ländergrenze auf dem Landweg.

In Bezug auf den Schienenverkehr sollten folgende Punkte zusätzlich berücksichtigt werden:

- Die Auswahl der Korridore für Güterverkehr auf der Schiene und die bevorzugte Zuweisung von Trassen darf nicht zu einer überzogenen Verdrängung bereits vorhandener Verkehre führen. Hier muss auch unter Kosten/Nutzenaspekten sorgfältig abgewogen werden.
- Personenverkehrsdienste sind aufgrund ihrer Erschließungsfunktion in der Regel streckengebunden und haben nur bedingt Alternativen zur Verfügung.
- Vorrangiges Ziel sollte daher sein, die Leistungsfähigkeit durch die effektivere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und/oder deren Ausbau zu steigern.
- Bei der Vergabe von Trassen innerhalb der Güterkorridore muss sichergestellt sein, dass diese bei Nicht- oder Mindernutzung flexibel auch für andere Zwecke genutzt werden können.

Zu Flughäfen: Die großen europäischen Flughäfen müssen in ihrer Hub-Funktion gestärkt werden. Die Umsetzung des „Single-European-Sky“-Projektes muss zügig vorangetrieben werden. Es wird den Flugverkehr innerhalb der EU effizienter machen, durch verkürzte Flugzeiten die Umwelt schonen und Kosten senken.

Zu Häfen: Zwischen den Häfen müssen faire Wettbewerbsbedingungen herrschen. Verkehre über die Seehäfen sollten grundsätzlich als grenzüberschreitende Verkehre angesehen werden (blaue Grenze = grüne Grenze). Die Hinterlandanbindungen der Häfen sind zumindest abschnittsweise häufig Teil einer grenzüberschreitenden Magistrale. Sie sind somit im Sinne der TEN-V von besonderer Bedeutung und sollten daher auch in der Liste der vorrangigen Projekte erfasst werden bzw. Teil eines zukünftigen Kernnetzes sein. (s. a. Antwort zu Frage 13).

Bei den weiteren aufgezählten Infrastrukturaspekten ist insbesondere in Bezug auf den Stadtverkehr das Subsidiaritätsprinzip zu beachten: Die Lösung städtischer Verkehrsprobleme gehört zum Aufgabenbereich der Kommunen. An dieser Stelle sollte sich

die Rolle der EU auf eine Plattform zum Austausch von Erfahrungen über Lösungsansätze im Stadtverkehr beschränken.

6. Wie können IVS als Teil des TEN-V das Funktionieren von Verkehrssystemen verbessern? Wie können Investitionen in Galileo und EGNOS sich in Form eines Effizienzgewinns und eines optimalen Ausgleichs der Verkehrsnachfrage auszahlen? Wie können IVS zum Aufbau eines multimodalen TEN-V beitragen? Wie können die im Rahmen der TEN-V-Finanzierung bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden, um die Umsetzung des Plans zur ERTMS-Einführung innerhalb des von der nächsten finanziellen Vorausschau abgedeckten Zeitraums am wirkungsvollsten zu unterstützen?

**DIHK-Einschätzung:** Der Einsatz moderner Techniken ist ein wesentlicher Baustein für eine bessere, effizientere und damit nachhaltige Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums (das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland soll bis 2025 um 70 Prozent wachsen), kann der Einsatz moderner Techniken allerdings immer nur eine Ergänzung zu einem unverzichtbaren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sein.

7. Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur)Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist diese Konzept inhaltlich zu fassen?

**DIHK-Einschätzung:** Bisher ist nicht erkennbar, dass die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts in absehbarer Zeit notwendig macht.

8. Wäre dieses Kernnetz auf Gemeinschaftsebene „machbar“ und welche Vor- und Nachteile würde es mit sich bringen? Welche Methoden sollten für seine Konzeption angewendet werden?

**DIHK-Einschätzung:** Vgl. Antwort zu Frage 4.

9. Wie kann der Mittelbedarf des TEN-V als Ganzes – kurz-, mittel- und langfristig – gedeckt werden? Welche Form der Finanzierung – öffentlich oder privat, auf Ebene der Gemeinschaft oder der Mitgliedstaaten – wird welchen Aspekten des TEN-V-Aufbaus am besten gerecht?
10. Welche Hilfe kann Mitgliedstaaten geboten werden, um sie bei der Finanzierung und Fertigstellung von Vorhaben, für die sie verantwortlich sind, zu unterstützen? Sollte die Einbindung der Privatwirtschaft in die Bereitstellung von Infrastruktur stärker gefördert werden? Wenn ja, wie?

**DIHK-Einschätzung zu den Fragen 9 und 10:**

**Private Finanzierungsmodelle als Ergänzung nutzen:** Private Finanzierung kann helfen, die Lücke zu schließen, die sich durch den schlechten Zustand öffentlicher Kassen und dem tatsächlichen Investitionsbedarf ergibt. Verkehrsprojekte sind jedoch durch Unsicherheiten bei Baukosten und Einnahmen sowie lange Amortisationszeiträume anspruchsvolle Investitionen. Ergänzende private Finanzierung entlastet den Staat nicht aus seiner Verantwortung, für eine nachfragegerechte Infrastruktur und bezahlbare Mobilität zu sorgen.

11. Wo liegen die Stärken und Schwächen der bestehenden Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft? Werden neue (ggf. „innovative“) Instrumente benötigt? Wie könnte die kombinierte Nutzung von Gemeinschaftsmitteln rationalisiert werden, um so die TEN-V-Durchführung zu unterstützen?

**DIHK-Einschätzung:** Vorteil der Gemeinschaftsfinanzierung ist die Ausrichtung auf den Ausbau der Hauptverkehrsachsen, die für Wachstum und Arbeitsteilung im Binnenmarkt prioritär sind.

12. Wie können bestehende Instrumente nichtfinanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?

**DIHK-Einschätzung:** Der Einsatz eines EU-Koordinators als "Kümmerer" kann als eine Schnittstelle zwischen nationaler Politik und EU ein TEN-Projekt voranbringen.

13. Welche dieser Optionen bietet sich am ehesten an und aus welchem Grund?

**DIHK-Einschätzung:** Der DIHK nimmt die strukturelle Option 3 (zwei Ebene mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz) mit großem Interesse zur Kenntnis.

Der in Option 3 genannte Ansatz einer 2. Ebene „Kernnetz“, bestehend aus einer „geografischen“ und einer „konzeptionellen“ Säule, sollte weiter diskutiert und erklärt werden. Für ein Kernnetz spricht die Erwartung, Engpässe im gesamten europäischen Verkehrsnetz besser erkennen zu können. Eine höhere Flexibilität in der Planung und die Einbeziehung der Wirtschaftsakteure zur Bestimmung der vorrangigen Investitionsschwerpunkte ist zu unterstützen. Eine dirigistisch geprägte Verkehrspolitik, die auf eine Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs abzielt, wird jedoch abgelehnt. Für das Kernnetz sprechen weiterhin die Fokussierung auf den Ausbau von Knotenpunkten (auch im Hafenhinterlandverkehr) und ein intermodaler Netzausbau, der sich an der Verknüpfung von Knotenpunkten im europäischen und globalen Markt orientiert. Als Maxime sollte gelten, dass bei Feststellung eines solchen Bedarfs Verkehrsprojekte in die TEN-V-Politik aufgenommen werden sollten und dann mit einem klaren, realistischen zeitlichen Horizont die Umsetzung geplant und kommuniziert werden sollten.



Brüssel, 29. April 2009

Der DIHK fordert die EU-Kommission auf, den Vorschlag für ein Gesamtnetz + Kernnetz (Option 3) mit Beispielen und mehr Details zu präzisieren, um über eine konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der 3. Option entscheiden zu können.

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) vertritt als Dachorganisation der 80 Industrie- und Handelskammern (IHKs) das Gesamtinteresse der deutschen gewerblichen Wirtschaft. Seine Legitimation gründet sich auf mehr als 3,6 Millionen Mitgliedsunternehmen aller Branchen, Regionen und Größenklassen bei den IHKs.

Ansprechpartner:

Dr. Ralf Geruschkat (DIHK Brüssel), Tel. 0032-2-286-1628, [geruschkat.ralf@dihk.de](mailto:geruschkat.ralf@dihk.de)

Dr. Patrick Thiele (DIHK Berlin), Tel. 0049 (0)30 20308 2110, [thiele.patrick@dihk.de](mailto:thiele.patrick@dihk.de)