

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

Zum Thema: **Mitteilung der Kommission "Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr" (KOM(2009) 279/4)**

**Der DIHK ist im Register der Interessensvertreter der Europäischen Kommission registriert (Nr. 22400601191-42).**

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.

### **DIHK-Leitbild zur Zukunft der EU-Verkehrspolitik**

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.

### **DIHK-Forderungen zur zukünftigen Ausgestaltung der EU-Verkehrspolitik**

- Die Kapazität der **Verkehrsinfrastruktur** ist EU-weit zügig an den wachsenden Verkehr anzupassen. Dies gilt vor allem für die Hauptverkehrsachsen und Verkehrsknoten. Verantwortlich hierfür sind die Mitgliedstaaten. Sie müssen ausreichend Investitionsmittel bereitstellen und die rechtlichen Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung schaffen. 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.

- **Wirtschaftswachstum braucht Verkehrswachstum:** Eine Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum hat nicht stattgefunden. Die Mobilität von Personen und Gütern ist auch in Zukunft für die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten unverzichtbar. Die EU-Verkehrspolitik muss sich von der Politik der Verlagerung, Verteuerung und Vermeidung des Verkehrs lösen. Das wachsende Verkehrsvolumen kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger ertüchtigt und nicht gegeneinander ausgespielt werden.
- Der Versuch einer politisch herbeigeführten **Anrechnung von Stau-, Lärm- und Klimakosten** (externe Kosten) des Verkehrs, wie sie die Revision der Eurovignetten-Richtlinie vorsieht, wird abgelehnt und führt aus folgenden Gründen in eine Sackgasse:
  - 1.) Eine objektive Messung externer Kosten ist nicht möglich und eröffnet Handlungsspielräume für fiskalischen Missbrauch.
  - 2.) Die EU-Kommission untersucht nicht, ob es volkswirtschaftlich kostengünstigere Maßnahmen zur Vermeidung externer Kosten gibt („Cheapest Cost Avoider“).
  - 3.) Der externe Nutzen des Verkehrs wird den externen Kosten nicht gegenübergestellt. Diese Einschränkung bewirkt eine verzerrte Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen Folgen des Verkehrs und volkswirtschaftliche Wohlfahrtsverluste sind wegen der einseitigen Anwendung des „Verursacherprinzips“ vorprogrammiert.

Insgesamt ist zu befürchten, dass die diskutierte künstliche „Bepreisung“ von Lärm- und Schadstoffemissionen den Verkehr verteuert, aber nicht zu einer wirksamen Entlastung der Umwelt führt. Die EU sollte stattdessen den Einsatz neuer Technologien bei Fahrzeugen und in der Telematik fördern – und so einen wesentlich wirksameren Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den Verkehr leisten.
- Einnahmen aus **Wegeentgelten** sollten ausschließlich zur Finanzierung des jeweiligen Verkehrsträgers verwendet werden.
- Der DIHK weist mit Nachdruck den Punkt 56 der Mitteilung zurück, der im Bereich der europäischen Verkehrspolitik ein grundsätzliches Misstrauen der EU-Kommission in den Marktmechanismus offenbart. Die Behauptung, Verkehrsunternehmen und Bürger seien nicht immer in der Lage, aus mehreren Alternativen die volkswirtschaftlich und ökologisch beste Option auszuwählen, belegt die Vorstellung der EU-Kommission, dass Unternehmer und Bürger generell unmündig seien und durch eine **ideologische und dirigistische Verkehrspolitik** bevormundet werden sollten. Ein solcher dirigistischer Ansatz in der europäischen Verkehrspolitik führt jedoch aufgrund von unvermeidbaren Informationsdefiziten in jedem Falle zu volkswirtschaftlichen Wohlfahrtsverlusten, ohne das Verkehrssystem nachhaltig und fit für die Zukunft zu machen.

- **Verkehrspolitische Maßnahmen im Luftverkehr und in der Seeschifffahrt** müssen auf internationaler Ebene abgestimmt werden: EU-Alleingänge schwächen die globale Wettbewerbsposition der EU-Fluggesellschaften, Flughäfen, Reeder und Seehäfen.
- **Neue Fahrzeugkonzepte nutzen:** Durch Lastzüge mit größerer Länge (25,25 m statt 18,75 m) und erhöhtem Gesamtgewicht (44 t statt 40 t) können vor allem Volumengüter wirtschaftlicher und mit geringeren Emissionen transportiert werden. Auch mit Blick auf den Fahrermangel bieten diese Fahrzeuge Vorteile. Allerdings müssen die Bedingungen mit Blick auf die vorhandene Infrastruktur und den übrigen Verkehr für ihren Einsatz definiert werden – z.B. im Hinblick auf die Festlegung geeigneter Strecken und die Formulierung von Anforderungen an die Fahrer.
- **ÖPNV-Märkte für private Anbieter öffnen:** Gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen müssen im Wettbewerb vergeben werden. Bei der Gestaltung der Vergabe muss insbesondere hinsichtlich der Schwellenwerte darauf geachtet werden, dass die im EU-Vergleich große Betreibervielfalt bei kleinen und mittelständischen Unternehmen erhalten bleibt. Die Direktvergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und die so genannte Inhouse-Vergabe durch Kommunen an eigene Verkehrsbetriebe müssen beendet werden.
- **Private Finanzierungsmodelle als Ergänzung nutzen:** Private Finanzierung kann helfen, die Lücke zu schließen, die sich angesichts knapper öffentlicher Mittel und des tatsächlichen Investitionsbedarfs 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.

**Ansprechpartner:** Dr. Ralf Gerschkat (gerschkat.ralf@dihk.de)