

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

Zum Thema: **Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz (KOM (2010) 212 endg.**

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

Die gewerbliche Wirtschaft in Deutschland ist wegen ihrer ausgeprägten Exportorientierung auf einen funktionierenden Binnenmarkt angewiesen. Grundlage für den freien Warenverkehr in Europa ist ein leistungsfähiges, transeuropäisches Verkehrsnetz, das den reibungslosen Transport von Gütern und Personen gewährleistet. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums in Europa und der weiteren Integration des europäischen Binnenmarkts ist die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger deshalb EU-weit zügig an den wachsenden Verkehr anzupassen. Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz kann mit ihrem Fokus auf Verkehrsprojekte mit einem echten europäischen Mehrwert einen wichtigen Beitrag dazu leisten.

Mit der vorliegenden zweiten Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz konkretisiert die Kommission das zwei Ebenen-Modell mit einem „Gesamtnetz“ und einem „Kernnetz“. Dieses Konzept wird vom DIHK positiv bewertet. Die folgenden Punkte sind dabei aus Sicht des DIHK zentral für die Diskussion über die zukünftige TEN-V-Politik:

- 1. Wirtschaftswachstum und Binnenmarktintegration verlangt mitwachsende Verkehrsinfrastruktur:** Forderungen nach einer Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum haben sich als unrealistisch erwiesen. Die Mobilität von Personen und Gütern ist auch in Zukunft unverzichtbar. 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,

- erschwert den Warenaustausch im Binnenmarkt,
  - unterläuft die strukturpolitische Zielsetzung, regionale Disparitäten abzubauen,
  - und bringt keine wirksame Entlastung der Umwelt.
2. **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.
  3. **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 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.
  4. **Gesamtnetz stellt regionale Anbindung sicher:** Die Anbindung von Regionen an Verkehrsnetze - so wie bei der Konzeption des Gesamtnetzes vorgesehen - ist eine notwendige Vorleistung für den Wettbewerb der Regionen. Die bessere Erreichbarkeit von Wachstumskernen - auch solcher, die nicht Teil des Kernnetzes sind - lässt zudem ländliche Regionen von den Ausstrahlungseffekten verstärkt profitieren. Daher unterstützt der DIHK die Ausführungen der Kommission zur Planung des Gesamtnetzes. Wie die Aspekte der Planung des Gesamtnetzes mit den Mitgliedstaaten erörtert und anschließend verhandelt werden, sollte die Kommission noch genauer darlegen. Die baurechtliche Planung rein national relevanter Streckenteile des Gesamtnetzes muss auch weiterhin in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten liegen.
  5. **Kernnetz erleichtert Konzentration auf Knotenpunkte und Engpässe im europäischen Verkehrsnetz:** Der DIHK unterstützt den mit dem Kernnetz angestrebten Ansatz einer Verbindung von Knotenpunkten und der Beseitigung von Engpässen. Dazu gehören auch 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. Denn angesichts des begrenzten Budgetrahmens für TEN-V-Projekte darf der breite Ansatz des Kernnetzes nicht in seiner Wirkung verpuffen, zumal die bestehenden vorrangigen Vorhaben weitergeführt werden müssen. Bei der Auswahl und Priorisierung sind die Infrastrukturprojekte daher nach ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung zu ermitteln. Andeutungen, auch den sozialen Zusammenhalt bei der Folgenabschätzung von Verkehrsprojekten einbeziehen zu wollen, werden vom DIHK kritisch beurteilt. Dies würde dem Ziel der „Entwicklung fairer,

transparenter und effizienter Kriterien für die Bestimmung zu unterstützender Projekte anhand ihres europäischen Mehrwerts“ (S. 11) zuwiderlaufen.

6. Grundsätzlich befürwortet der DIHK eine **Koordinierung der vorhandenen EU-Instrumente für das Verkehrswesen** (TEN-V-Programm und TEN-V-bezogene Beiträge des Kohäsionsfonds und der Strukturfonds), so wie sie im Ansatz für einen „integrierten europäischen Finanzierungsrahmen“ beschrieben wird. Allerdings dürfen die Ziele der kohäsionspolitischen Fonds und deren regionaler „bottom-up“ Politikansatz nicht zugunsten einer zu starken Koordinierung aufgegeben werden.
7. **Intelligente Verkehrssysteme, Innovation und neue Technologien steigern Effizienz, ersetzen aber nicht den notwendigen Infrastrukturausbau:** Der Einsatz moderner Techniken ist ein wesentlicher Baustein für eine bessere, effizientere und damit nachhaltige Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums, dass sich für Deutschland im Bereich des Güterverkehrs bis 2025 um 70 Prozent erhöhen soll, kann der Einsatz moderner Techniken allerdings immer nur eine Ergänzung zu einem unverzichtbaren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sein.

Ansprechpartner: Dr. Ralf Gerschkat, Tel. 0032 2 286 1628, [geruschkat.ralf@dihk.de](mailto:geruschkat.ralf@dihk.de)