

Stellungnahme

**Revision der Transeuropäischen
Verkehrsnetz (TEN-V) Politik**

Konsultation zur Kernnetzdefinition

September 2010

Das Deutsche Verkehrsforum

Unser Mandat

Mobilität ist einer der wichtigsten Faktoren für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa. Um Mobilität zu sichern und auszubauen, haben sich über 170 deutsche und europäische Unternehmen und Verbände im Deutschen Verkehrsforum vereint.

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Als Interessenvertretung aller Verkehrsträger geben wir Impulse für den politischen Willensbildungsprozess. Gegenüber Entscheidungsträgern in Berlin und Brüssel treten wir nachdrücklich für Wettbewerb und Bürokratieabbau ein.

Im ständigen Dialog mit Politik, Wissenschaft, Medien und Öffentlichkeit ist das Deutsche Verkehrsforum kompetenter Wissensmanager und überparteiliche Plattform zugleich. Wir verstehen uns als »Anwalt für Mobilität« und setzen uns konsequent für ein integriertes Verkehrssystem ein, das leistungsstark, kundenorientiert, bezahlbar, ressourcenschonend und umweltfreundlich ist.

Unser Ziel

Unser Ziel ist es, das wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Leistungspotenzial von Mobilität in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche zu verbessern. Dazu gehören:

- > Sicherung des Verkehrsstandortes Deutschland durch zukunfts-gerechte Infrastruktur, Bürokratieabbau und fairen Wettbewerb;
- > Schaffung bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur durch Investitionen der öffentlichen Hand auf hohem verstetigten Niveau und Einbindung privater Partner;
- > Intelligente Vernetzung durch standardisierte Schnittstellen und reibungslosen Datenaustausch;
- > Förderung von Umweltverträglichkeit, Energieeffizienz und Sicherheit durch Innovation und technischen Fortschritt.



Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

Die Europäische Kommission leitete 2009 mit einem Grünbuch die Überarbeitung der TEN-V-Politik ein. Ziel war es ein europäisches Netz zu definieren, das mehr ist als die Summe nationaler Projekte und die neuen Mitgliedsstaaten aus den Jahren 2004 und 2007 einbezieht.

Die Europäische Kommission stellte verschiedene Strategieoptionen zur Diskussion und favorisiert, entsprechend der Ergebnisse des ersten Konsultationsprozesses, eine neue „Zwei-Ebenen-Struktur“. Das „Gesamtnetz“ bleibt als Grundlage für die Definition eines „Kernnetzes“ erhalten. Das Kernnetz soll Verbindungen „von höchster strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung“ und eine „wirkliche europäische Planungsperspektive“ beinhalten.

Die präzise Ausgestaltung der „Zwei-Ebenen-Struktur“ soll durch die aktuelle zweite Konsultation vorangetrieben werden. Dies geschieht im Zusammenhang mit der „Europa-2020“-Strategie und der Neuerstellung des Weißbuch Verkehr.

Projekte mit europäischen Mehrwert fokussieren

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt grundsätzlich die Definition eines Europäischen Kernnetzes im Rahmen der neuen TEN-V Richtlinien, um die zentralen Elemente einer europäischen Infrastruktur im Einklang mit den Mitgliedstaaten festzuschreiben. Dies ist ein wichtiges Instrument um

- in den Mitgliedstaaten eine Priorisierung europäischer Projekte zu unterstützen,
- die Bedeutung von nationaler Verkehrsinfrastruktur auch für die EU in der Öffentlichkeit herauszustellen, sowie
- Finanzmittel für diese Investitionen freizustellen.

Die Pläne der EU zur Förderung einer Transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur waren und werden einem hohen politischen Druck ausgesetzt sein. Es droht eine Verwässerung von strukturpolitischen und ökonomischen Zielen durch Regionalproporz und rein nationale Prestigeprojekte.

Funktionierende zentrale Verkehrskorridore sind u.a. Voraussetzung für ein nachhaltiges und integratives Wachstum im europäischen Binnenmarkt, wie es in der „Europa-2020“-Strategie angestrebt wird. Unbeachtet der Weiterverfolgung der Idee des transeuropäischen Verkehrsnetzes als planerisches Leitbild muss daher besonderes Augenmerk auf die Umsetzung von Schlüsselprojekten gelegt werden, die zur Bildung der so dringend notwendigen zentralen europäischen Verkehrskorridore erforderlich sind. Die Finanzierung von lediglich regional bedeutsamen Projekten ohne Bezug zu Schlüsselprojekten von gemeinschaftlicher Bedeutung muss aus dem TEN-V-Rahmen herausgelöst werden. Dies bedeutet im Einzelnen:

- Identifizierung von Schlüsselprojekten nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip und der Entwicklung der Nachfrage im Personen- und Güterverkehr. Dabei sollte vor allem auch die besondere Versorgungsfunktion von Güterverkehr und Logistik berücksichtigt werden.
- Konzentration der knappen Finanzmittel der EU auf die zentralen europäischen Korridore und dort insbesondere auf Teilstücke, bei denen

die gemeinschaftliche, europäische Bedeutung die nationale Bedeutung überwiegt.

- Zeitliche Priorisierung dieser Projekte nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip, insbesondere anhand der langfristigen Verkehrsprognosen, aber auch unter Einbeziehung der Realisierungsdauer.
- Deutliche Erhöhung des EU-Förderanteils dieser gemeinschaftlich bedeutsamen Projekte über die bisherige Grenze von 30% hinaus.

Für die Identifizierung der Schlüsselprojekte ist eine Verkehrsprognose für die EU unverzichtbar. Die von der EU-Kommission angedachte Untersuchung muss daher schnellstmöglich umgesetzt werden, damit eine verlässliche Datenbasis als Entscheidungsgrundlage existiert. Dabei muss sichergestellt werden, dass Widersprüche mit nationalen Prognosen überprüft und ausgeräumt werden.

Stärken stärken und Intelligente Verkehrssysteme einbeziehen

Die Absicht der Europäischen Kommission, auch in den TEN-V den Ansatz der Ko-Modalität zu verfolgen, wobei sich die einzelnen Verkehrsträger mit ihren Stärken ergänzen, findet unsere volle Unterstützung.

Wir unterstützen auch die Einbeziehung von Schnittstellen zu außereuropäischen Netzen in die Konzeption eines Europäischen Verkehrsnetzes. Dies ist angesichts der umfassenden Wirtschaftsbeziehungen zu den Nachbarregionen unverzichtbar. Dennoch müssen die knappen Finanzmittel zunächst, wie oben beschrieben, nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip auf Schlüsselprojekte konzentriert werden. Die Entwicklung der TEN-V darf nicht erneut durch eine überzogene Projektliste gehemmt werden.

Das Deutsche Verkehrsforum begrüßt ausdrücklich die zentrale Rolle, die den Intelligenzen Verkehrssystemen ITS in den neuen TEN-V Richtlinien eingeräumt werden soll. Hier ist besonders wichtig, dass

- auch hier eine Einordnung als prioritäres Projekt möglich ist,
- Fördermittel für ITS-Infrastrukturen bereitgestellt werden,
- auch wesentliche ITS-Bestandteile, die nicht zur Infrastruktur gehören, sondern z.B. in Verkehrsmitteln eingebaut werden, als förderfähig anerkannt werden,
- der Faktor Mensch mit einbezogen wird: Förderfähigkeit von Ausbildungsmaßnahmen zum Umgang mit neuen ITS wie z.B. Leit- und Sicherheitstechnik anerkennen.