



Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor und Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN)

Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor

Effiziente Verkehrssysteme sind unverzichtbar für den Wohlstand Europas, da sie erhebliche Auswirkungen auf Wirtschaftswachstum, soziale Entwicklung und Umwelt haben. Der Waren- und Personenverkehr ist eine grundlegende Voraussetzung für einen funktionierenden Binnenmarkt. Daher ist der Verkehr generell ein wesentlicher Faktor für das Funktionieren der gesamten europäischen Wirtschaft. Er ist außerdem eine wichtige Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie und des Dienstleistungssektors und stellt somit schon an sich einen wichtigen Wirtschaftssektor dar.

2007 verabschiedete die EIB eine neue Finanzierungspolitik für den Verkehrssektor¹, die sie 2008 konsequent umgesetzt hat. So versucht die EIB, über die Projektauswahl im Verkehrssektor die Deckung des Bedarfs zu optimieren, bei allen Verkehrsarten einen ausgewogenen Mix aus effizienten, wirtschaftlichen und nachhaltigen Maßnahmen zu erreichen und dabei verkehrsbedingte negative Umweltauswirkungen zu begrenzen.

Die EIB ist dem Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) verpflichtet. Als grundlegende Voraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarkts stellen die TEN nach wie vor die Eckpfeiler der Verkehrsinvestitionen in der EU dar. Angesichts der langen Nutzungsdauer von TEN-Investitionen und der entscheidenden Rolle, die sie für das Erreichen eines effizienten und kohärenten EU-weiten Verkehrssystems spielen, werden sie auch weiterhin die wichtigsten Verkehrsinvestitionen in der EU bleiben (siehe unten).

Die Finanzierung von Eisenbahn-, Binnenwasserstraßen- und Seeverkehrsprojekten (insbesondere „Meeresautobahnen“) hat nach wie vor Vorrang, da diese im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro Verkehrseinheit das größte Potenzial aufweisen. Gleiches gilt für den städtischen Nahverkehr und intermodale Knotenpunkte.

Straßen- und Flughafenprojekte müssen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen. Die Unterstützung konzentriert sich auf Verbesserungen bei der Sicherheit und Effizienz und auf die Reduzierung von Umweltauswirkungen.

In den Bereichen Eisenbahn, Schifffahrt und städtischer Nahverkehr steht die Finanzierung des Erwerbs von Fahrzeugen in Einklang mit den Klimaschutzziele. Finanzierungsbeiträge für die Anschaffung von Flugzeugen sind auf Ausnahmefälle beschränkt, bei denen ein sehr hoher Zusatznutzen nachgewiesen werden kann. Beispiele wären Verbindungen in Konvergenzregionen, wenn der Flugverkehr zur Sicherung der territorialen Integrität der EU wichtig ist, und Fälle, bei denen die Treibstoffeffizienz verbessert wird.

Im Rahmen der Maßnahmen für 2009-2010 zur Bewältigung der Krise liegt der Schwerpunkt nun vor allem auf den FEI-Aktivitäten von Fahrzeugherstellern. Zu diesem Zweck wurde eine Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr für die Automobilindustrie und andere Unternehmen der Fahrzeugbranche sowie Ausrüster und Zulieferbetriebe eingerichtet (vgl. auch die Hintergrundinformation „Beitrag der EIB zu den Zielen der EU im Energiesektor“). Unabhängig von dem Bereich, den die Investitionen betreffen, ist die Fazilität darauf ausgerichtet, die CO₂-Emissionen durch Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation deutlich zu senken sowie Sachanlageinvestitionen in die damit zusammenhängende Infrastruktur und in Produktionsanlagen durchzuführen. Längerfristig wird die Unterstützung der EIB für Fertigungsbetriebe im Automobilsektor jedoch selektiv gehandhabt und auf Projekte in Konvergenzregionen beschränkt bleiben, in denen sie einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigung und Innovationsverbreitung (einschließlich über ihre Verbindungen zum inländischen Mittelstands- und KMU-Netz) leistet.

¹ <http://www.eib.org/projects/publications/eib-transport-lending-policy.htm>

Die mitfinanzierten Verkehrsprojekte müssen voll in Einklang mit den Leitlinien der Umwelt- und Energieeffizienzpolitik der EU stehen, strengere Umweltstandards erfüllen und das Erreichen des Ziels der Verringerung der CO₂-Emissionen (z.B. durch die Entwicklung von energieeffizienten kleineren Pkw und von mit erneuerbaren Kraftstoffen angetriebenen Fahrzeugen) beschleunigen.

Ziele der TEN-Politik der EU

Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) erleichtern den freien Verkehr von Waren und Personen und tragen zur Entwicklung benachteiligter Gebiete bei. Sie gewährleisten die Anbindung und Interoperabilität bestehender nationaler Netze und schaffen in der Europäischen Union eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Darüber hinaus verbinden sie die EU mit den Nachbarländern in und um Europa, insbesondere den Beitrittsländern (Kroatien und Türkei), den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (Norwegen, Island und Liechtenstein), den Balkanländern, den neuen Nachbarstaaten (Russland, Ukraine, Republik Moldau, Weißrussland und Südkaukasus) sowie den Mittelmeer-Partnerländern. Die TEN sind eine der zwei Komponenten der Europäischen Aktion für Wachstum (die zweite ist Forschung, Entwicklung und Innovation - FEI), die auf die Stärkung des langfristigen Wachstumspotenzials Europas abzielt.

Die EIB ist eine wichtige Quelle für die bankmäßige Finanzierung dieser hochwertigen und grundlegenden Verkehrsnetze. Angesichts des anhaltenden Bedarfs an Investitionen in große Infrastrukturnetze in der gesamten Union hat die EIB beschlossen, im Zeitraum 2004-2013 mindestens 75 Mrd EUR für transeuropäische Verkehrsprojekte bereitzustellen. 2008 gewährte sie Darlehen von 9,8 Mrd EUR für Verkehrsvorhaben in der EU, was vor allem auf eine starke Zunahme der Finanzierungen zugunsten vorrangiger TEN-Projekte (3,8 Mrd EUR) zurückzuführen war. Damit wurden Vorhaben in diesem Bereich seit 2004 mit insgesamt 14 Mrd EUR unterstützt. 2007 beliefen sich die Darlehen der Bank für große Infrastrukturnetze in der EU auf insgesamt 7,1 Mrd EUR.

Maßgeschneiderte Finanzinstrumente

Neben ihren üblichen durch lange Laufzeiten und hohe Beträge gekennzeichneten Darlehen zu festen und variablen Zinssätzen hat die EIB maßgeschneiderte Finanzierungsinstrumente entwickelt, die Investitionen in die großen Verkehrsnetze in der EU und darüber hinaus fördern sollen. Zu diesen neuen Instrumenten zählt die Fazilität für Strukturierte Finanzierungen (FSF). Sie zielt darauf ab, die verschiedenen Finanzierungsarten an die Anforderungen großer Infrastrukturvorhaben anzupassen. Mit dieser Fazilität kann die EIB nun auch Projekte mitfinanzieren, die aufgrund ihrer Bonität in der Vergangenheit möglicherweise nicht für eine EIB-Finanzierung in Betracht gekommen wären. Aus der FSF gewährte die Bank 2008 Darlehen von 1,6 Mrd EUR für Verkehrsvorhaben, verglichen mit 474 Mio EUR im Jahr 2007 und insgesamt 2,75 Mrd EUR seit der Einrichtung der FSF im Jahr 2001.

Öffentlich-private Partnerschaften (PPP) spielen bei Investitionen in die TEN-Verkehrsnetze eine wichtige Rolle. 2008 machten PPP-Projekte 30% der TEN-Finanzierungen aus (2,9 Mrd EUR gegenüber 857 Mio EUR 2007). Die Bank hat im Laufe der Jahre umfangreiche Erfahrung und ein umfassendes Know-how im Bereich PPP-Finanzierung erworben und 2008 gemeinsam mit der Europäischen Kommission, den EU-Mitgliedstaaten und einigen anderen Staaten und Organisationen das Europäische PPP-Kompetenzzentrum (EPEC) eingerichtet. Das EPEC soll den Austausch von Erfahrungen und allgemein anerkannter Praxis bei PPP-Vorhaben erleichtern.

Neben der Finanzierungstätigkeit hat sich die EIB auch an der Einrichtung eines Kreditgarantieinstruments für TEN-Verkehrsprojekte (Loan Guarantee Instrument for TENs-Transport, LGTT) beteiligt. Nachdem 2008 bereits eine erste Operation in Portugal genehmigt wurde, wird 2009 nun das erste volle Tätigkeitsjahr für das LGTT sein, das als Mezzanine-Produkt die mit dem Verkehrsaufkommen verbundenen Einnahmerisiken in der kritischen Anlaufphase von Projekten abdeckt. Es ist speziell darauf ausgelegt, eine größere Beteiligung des privaten Sektors an TEN-Projekten zu ermöglichen, die in der Anlaufphase einem Volumenrisiko ausgesetzt sind. Die EIB hat für das LGTT 500 Mio EUR aus ihrer Fazilität für Strukturierte Finanzierungen bereitgestellt. Weitere 500 Mio EUR wurden aus EU-Haushaltsmitteln für den Zeitraum 2007-2013 zugewiesen.

Die EIB nutzt auch andere Möglichkeiten, um die Umsetzung von TEN-Projekten zu beschleunigen. So arbeitet sie eng mit den EU-Koordinatoren (einer Gruppe von sechs ehemaligen EU-Kommissaren, die Verkehrsprojekte fördert, die als entscheidend für die Umsetzung der TEN-Politik betrachtet werden), der Kommission (GD TREN), den EU-Mitgliedstaaten, Branchenverbänden und dem Bankensektor zusammen.

Diese Kooperation zwischen EIB und Kommission ist darauf ausgerichtet, über JASPERS (vgl. Hintergrundinformation „Förderung der Konvergenz“) Mittel aus den Struktur- und dem Kohäsionsfonds für TEN-Projekte in Mittel- und Osteuropa weiterzuleiten und an der Einführung des neuen europäischen Schienenverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS) auf ausgewählten Korridoren für den Schienengüterverkehr zu arbeiten.

Entwicklungen und wichtige Aspekte 2008

Von den 9,9 Mrd EUR, die 2008 Verkehrsvorhaben zum Ausbau der Transeuropäischen Netze zugute kamen, waren 9,8 Mrd EUR für Projekte in der EU und davon wiederum 3,2 Mrd EUR bzw. 32% für Projekte bestimmt, die nach der Definition der Europäischen Kommission vorrangig sind. Wie bereits in den vergangenen Jahren war Spanien 2008 der Mitgliedstaat, der den höchsten Anteil an Finanzierungen für TEN-Projekte auf sich vereinte (2,8 Mrd EUR bzw. 28% hauptsächlich für die Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke zwischen Madrid und Valladolid sowie für die Flughafenprojekte Alicante und Malaga). Zweitgrößter Empfänger war Italien mit 1,1 Mrd EUR bzw. 12%, dicht gefolgt von Portugal mit 1,0 Mrd EUR (10%) für drei Autobahnvorhaben und die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke in Beira Baixa sowie Deutschland mit 0,8 Mrd EUR (8%) hauptsächlich für den Flughafen Berlin Brandenburg und für die Anpassung des Flughafens Frankfurt an die Erfordernisse des Airbus A380.

Für den Schienenverkehr, der als vorrangiger Bereich für die EIB und die Europäische Kommission zunehmend an Bedeutung gewinnt, stellte die EIB 2008 rund 2,4 Mrd EUR ihrer gesamten TEN-V-Finanzierungen zur Verfügung (2007: 3 Mrd EUR). Die Finanzierungen für Seeverkehrsprojekte, Häfen, Container-Terminals und Binnenwasserstraßen (im Rahmen der Ausrichtung auf die „Meeresautobahnen“) beliefen sich auf 766 Mio EUR (2007: 434 Mio EUR). Straßenbauvorhaben wurden mit 4,2 Mrd EUR gefördert (2007: 2,6 Mrd EUR), und die Darlehensvergabe für Luftfahrtprojekte belief sich auf 2 Mrd EUR (2007: 630 Mio EUR); sonstige Vorhaben zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit im Umwelt- und Verkehrssektor wurden mit 486 Mio EUR (2007: 426 Mio EUR) unterstützt. Anm.: Aufgrund des allgemein großen Umfangs und der langen Vorlaufzeiten bis zur Fertigstellung von TEN-Projekten sind Vergleiche auf Jahresbasis mit Vorbehalt zu betrachten; ein oder zwei Großvorhaben, die in einem Jahr finanziert und im darauffolgenden Jahr durchgeführt werden, können große statistische Unterschiede bewirken.

Außerhalb der EU förderte die EIB Eisenbahn- und Straßenbauprojekte in Bosnien und Herzegowina sowie in Montenegro mit 86 Mio EUR.

Wichtige Projekte

Hafen Maasvlakte 2 in Rotterdam (Den Niederlanden)

In den Niederlanden hat die Bank einen Darlehensvertrag für ein umfassendes Landgewinnungsprojekt in der Nordsee unterzeichnet, das mit dem Ausbau der Hafenanlagen der Rotterdamer Hafenbehörde in Zusammenhang steht. Ziel ist vor allem die Erhöhung der Containerterminalkapazität. Der Projektträger ist eine in öffentlichem Besitz (Stadt Rotterdam und niederländische Regierung) befindliche Kapitalgesellschaft mit beschränkter Haftung, die für das Projekt umfassende nachrangige Darlehen sowie Eigenkapital bereitstellt. Die niederländische Regierung hat ihre Beteiligung an die Bedingung geknüpft, dass der übrige Mittelbedarf von Banken gedeckt wird. Der mit der EIB unterzeichnete Vertrag ist die erste Operation und dürfte eine Katalysatorwirkung für den Abschluss weiterer Finanzierungsverträge mit anderen Kreditgebern haben.

Autobahn A19 (Frankreich)

In Frankreich hat die Bank ein Darlehen für den Bau des rund 100 km langen Autobahnabschnitts der A19 zwischen Artenay und Courtenay (südlich des Großraums Paris) mit einer außergewöhnlich langen Laufzeit von 37 Jahren gewährt. Die A19 ist das derzeit längste Autobahnprojekt in Frankreich; es wird den Osten Frankreichs unter Umgehung des Großraums Paris mit dem Westen des Landes verbinden. Durch das Projekt werden sich insbesondere die Bedingungen für den Verkehr auf der Achse Orléans – Sens verbessern, die die großen radialen Autobahnstrecken zwischen Paris und Südfrankreich untereinander verbindet und auch für den regionalen und lokalen Verkehr genutzt wird.

Projekt IP 4 Amarante – Vila Real PPP (Portugal)

In Portugal hat die Bank aus der Fazilität für Strukturierte Finanzierungen (FSF) einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) ein Darlehen für den Bau eines 30 km langen Autobahnabschnitts mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen zwischen Amarante (Geraldés) und Vila Real (Parada de Cunhos) gewährt. Das Projekt umfasst Planung, Bau bzw. Ausbau, Finanzierung, Betrieb und Instandhaltung der Straße. Es wird durch eine Garantie aus dem gemeinsam von der Europäischen Kommission und der EIB eingerichteten Kreditgarantieinstrument (LGTT) besichert, die das Risiko verkehrsbedingter Mindereinnahmen während der Anlaufphase in den ersten 5 bis 7 Jahren ab Inbetriebnahme abdeckt. Da es sich beim LGTT um ein separates Finanzierungsprodukt handelt, wird die diesbezügliche eingehende Projektprüfung durch ein speziell dafür eingerichtetes unabhängiges Prüfungsteam der Bank durchgeführt.

Flughafen Berlin Brandenburg (Deutschland)

In Deutschland gewährt die EIB ein Darlehen für die Erweiterung und Modernisierung des Flughafens Berlin-Schönefeld, der zum Flughafen Berlin Brandenburg International Airport (BBI) ausgebaut werden soll. Das Projekt betrifft den Bau eines neuen Terminals, einer zweiten Start- und Landebahn sowie eines eigenen Bahnanschlusses. Der Bau dieses neuen Großflughafens, der ein zum Teil veraltetes System aus drei bestehenden Flughäfen ersetzen soll, ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben und wird von den Bundesländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik Deutschland als vorrangig eingestuft.

Für weitere Informationen über die EIB siehe www.eib.org.

Pressekontakt:

Presseabteilung, press@eib.org; Tel.: (+352) 43 79 - 21000; Fax: (+352) 43 79 - 61000

Allgemeine Fragen:

EIB Infodesk, info@eib.org; Tel.: (+352) 43 79 - 22000; Fax: (+352) 43 79 - 62000