



**EIB bereitet die Überprüfung ihrer Finanzierungspolitik für einen nachhaltigen Verkehrssektor vor
Aufruf zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

1. Hintergrundinformationen

Im Oktober 2007 veröffentlichte die EIB ihr Grundsatzpapier „Neuausrichtung der EIB-Finanzierungen im Verkehrssektor“. Das Papier erläutert Leitlinien und Auswahlkriterien für Finanzierungen im Verkehrssektor. Ziel ist es, einerseits besser auf die wachsende Besorgnis wegen der Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima einzugehen und andererseits weiterhin angemessen auf Mobilitätsanforderungen reagieren zu können. In dem Dokument von 2007 erkennt die EIB an, dass sie in einem sich rasch wandelnden politischen Umfeld tätig ist und kündigt an, dass sie ihre Finanzierungsstrategie für den Verkehrssektor regelmäßig überprüfen wird.

Die Europäische Kommission hat kürzlich mit der Vorbereitung eines neuen Weißbuchs für die europäische Verkehrspolitik begonnen, das den nächsten Zehnjahreszeitraum abdecken soll. Grundlage war im Juli 2009 die Veröffentlichung der Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“, in der Hintergrundinformationen zusammengetragen werden. Mit diesem Papier hat die Kommission eine Befragung der Öffentlichkeit eingeleitet. Für die Kommission geht es in diesem Prozess vor allem um die Frage, wie der steigende Mobilitätsbedarf vor dem Hintergrund zunehmender Nachhaltigkeitsanforderungen gedeckt werden kann. Gleichzeitig überprüft sie derzeit ihre TEN-V Politik und hat in diesem Zusammenhang im Februar 2009 ein Grünbuch veröffentlicht, in dem neue Leitlinien für die Planung und den weiteren Ausbau des TEN-V-Netztes formuliert werden. Es dürfte sich zeigen, dass die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf jeden Fall verringert werden müssen, um einen effizienten und nachhaltigen multimodalen Verkehrssektor zu schaffen, mit dem sich diese Ziele realisieren lassen. Es wird erwartet, dass sich dies als klare Notwendigkeit aus der reformierten Kohäsionspolitik ergeben wird, wonach neue Infrastruktur vor allem Verbindungen schaffen soll, sowie nicht zuletzt auch aus der Annahme der EU 2020-Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum.

Die EIB ist daher der Meinung, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist, um mit ihrer eigenen Überprüfung der im Jahr 2007 formulierten Finanzierungspolitik der Bank in diesem Sektor zu beginnen. Der vorliegende Bericht nennt die wichtigsten Aspekte der bestehenden Finanzierungspolitik der Bank, beschäftigt sich mit Themen, die seit 2007 wichtiger geworden sind und lädt im Hinblick auf eine mögliche Überarbeitung dazu ein, Ansichten und Kommentare zu einigen Fragen zu äußern. Die EIB wird von jetzt an schriftliche Zusendungen sammeln und im späteren Jahresverlauf Sitzungen mit interessierten Parteien anberaumen, um die derzeitige Finanzierungspolitik bis Ende 2010 zu überarbeiten bzw. zu aktualisieren. Das Papier über diese Finanzierungspolitik wird bei Bedarf immer wieder an künftige Entwicklungen angepasst werden. So wird es zum Beispiel die Überprüfung der Konvergenzpolitik und Fortschritte in der generellen „EU 2020“-Strategie berücksichtigen.

2. Kurzdarstellung der gegenwärtigen Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor¹

Basis für die Mittelvergabe der Bank im Verkehrssektor ist die EU-Politik in einer Reihe von Bereichen: Umwelt- und Klimaschutzgrundsätze werden bei allen Finanzierungen der Bank berücksichtigt. Besonders wichtige Grundlagen für die Finanzierungen der EIB im Verkehrssektor sind darüber hinaus der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), die Kohäsionspolitik, die Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte sowie die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) im Verkehrssektor. Dieser multidimensionale Ansatz schließt Umweltfragen in sämtlichen Phasen der Projektprüfungen der Bank mit ein. Damit will die Bank zur Schaffung umweltfreundlicher und nachhaltiger Verkehrssysteme beitragen, die zu einer Verringerung der Treibhausgas- und anderer Schadstoffemissionen führen.

Die EIB folgt der EU-Politik in ihrer Auffassung, dass für die Errichtung moderner Verkehrssysteme im 21. Jahrhundert eine ausgefeilte Kombination aller zur Verfügung stehenden Verkehrsträger erforderlich ist. Bei ihren Finanzierungen im Verkehrssektor geht es für die Bank deshalb nicht darum, eine bestimmte Art von Maßnahmen oder einen bestimmten Verkehrsträger auszuschließen, sondern darum, die Strategie für die Einschaltung der Bank zu optimieren und einen adäquaten Mix von Finanzierungen sicherzustellen, um der

¹ Dieser Abschnitt ist eine gekürzte Fassung des Originals. Das vollständige Dokument ist abrufbar unter: <http://www.eib.org/projects/publications/eib-transport-lending-policy.htm>.

komplexen Vielfalt der politischen Ziele gerecht zu werden. Um beurteilen zu können, ob in Frage kommende Projekte den Anforderungen des multidimensionalen Ansatzes genügen, benötigt die Bank Leitgrundsätze für ihr Tätigwerden und Auswahlkriterien für ihre Finanzierungsentscheidungen. Daher wird die Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor zurzeit in Einklang mit einigen Leitgrundsätzen und spezifischeren Auswahlkriterien neu definiert:

Allgemeine Grundsätze

- Der Ansatz der EIB ist darauf ausgerichtet, die Verkehrsnachfrage so effizient, wirtschaftlich und nachhaltig wie möglich zu decken. Dies erfordert einen Mix von Transportlösungen, der alle Verkehrsträger einbezieht.
- Die EIB wird sich weiterhin nachdrücklich für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) einsetzen. TEN-Vorhaben haben langfristigen Charakter und sind wesentlich für ein effizientes und kohärentes EU-weites Verkehrssystem.
- Eisenbahn-, Nahverkehrs-, Binnenwasserweg- und Seeverkehrsprojekte haben nach wie vor Vorrang, da sie das größte Potenzial zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro Verkehrseinheit haben.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf FEI-Aktivitäten von Fahrzeugherstellern, wobei der jeweilige Sektor keine Rolle spielt. Bei den geförderten Vorhaben geht es in erster Linie um Energieeffizienz, Verringerung des Schadstoffausstoßes und größere Sicherheit.
- Die Bank arbeitet an noch besseren Bewertungsverfahren, um zu ermitteln, wie sich die von ihr finanzierten Projekte unter dem Aspekt des Energieverbrauchs auswirken.

Spezifische Auswahlkriterien

Verkehrsmittel

- Automobilsektor. Starke Unterstützung für FEI-Vorhaben, die der Forschungs- und der Umweltpolitik der EU entsprechen. Bei Vorhaben, die keine FEI-Komponente haben, wird sich die Unterstützung für die Produktion in diesem Sektor auf die Herstellung von kleinen, sparsamen Fahrzeugen in Konvergenzregionen beschränken. In allen Fällen müssen die geförderten Projekte vollständig in Einklang mit den Leitlinien der Umwelt- und Energieeffizienzpolitik der EU stehen.
- Eisenbahn-, Schiffs- und öffentlicher Verkehr. Im gesamten öffentlichen Verkehrssektor sowie im Eisenbahn- und im Schifffahrtssektor sind Vorhaben, die den Bau und die Anschaffung von rollendem Material und Schiffen betreffen, mit den Klimaschutzzielen vereinbar. Forschungsaktivitäten in diesen Sektoren können ebenfalls uneingeschränkt unterstützt werden.
- Luftverkehr. Unterstützt werden Flugzeughersteller für FEI-Aktivitäten, die sich auf größere Sicherheit und Umweltfreundlichkeit konzentrieren, während Vorhaben ohne FEI-Komponente in der Luftfahrtindustrie nur eingeschränkt unterstützt werden (entsprechend der Finanzierungsstrategie in der Automobilindustrie). In Anbetracht der Effektivität des Privatsektors in diesem Bereich wird die Anschaffung von Flugzeugen nur in Ausnahmefällen möglich sein, in denen ein sehr hoher Zusatznutzen nachgewiesen werden kann. Beispiele wären Verbindungen mit Konvergenzregionen, wenn der Flugverkehr sehr wichtig für die Sicherung der territorialen Integrität der EU ist, und Fälle, in denen die Treibstoffeffizienz verbessert wird.

Infrastruktur

- Straßenbau. Alle Straßenbauvorhaben müssen eine angemessene volkswirtschaftliche Rentabilität nachweisen. Straßenbauprojekte von geringem volkswirtschaftlichen Nutzen sind zu vermeiden.
- Eisenbahn- und Stadtverkehr, Häfen und Binnenwasserwege. Die Förderungswürdigkeit von Projekten im Eisenbahnsektor und im Stadtverkehr sowie in der See- und in der Binnenschifffahrt in der EU wird inzwischen verstärkt anhand ihrer „ökologischen Nachhaltigkeit“ bewertet. Die Mittelvergabe für tragfähige Projekte in diesen Sektoren hat Vorrang, auch wenn es sich nicht um TEN-Vorhaben oder Projekte in Fördergebieten handelt. Ähnliche Grundsätze gelten außerhalb der EU in Regionen, in denen die entsprechende Mandate der Bank die Finanzierung von Infrastruktur vorsehen.
- Flughäfen und Luftverkehrsmanagement. Projekte im Luftfahrtsektor werden unterstützt, wenn sie nachweislich mit einem hohen volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden sind. Dabei werden auch mögliche künftige Anpassungen an die Nachfrage berücksichtigt, zum Beispiel, wenn emissionsbedingte Kosten auf die Verbraucherpreise umgelegt werden (wie etwa bei Einbeziehung der Fluggesellschaften

in das EU-Emissionshandelssystem). Im Luftverkehrsmanagement haben Vorhaben Vorrang, die nachweislich größere Sicherheit, erhöhte Effizienz und eine Verringerung der Emissionen ermöglichen.

3. Entwicklungen seit 2007

Seit Einführung der derzeitigen Finanzierungspolitik im Verkehrssektor haben verschiedene Entwicklungen die Tätigkeit der EIB erheblich beeinflusst.

Als erstes war das Ende 2008 beschlossene Europäische Konjunkturprogramm für die Bank Anlass, eine Reihe von Maßnahmen zur Bewältigung der Finanzkrise in ihren Operativen Gesamtplan 2009-2011 aufzunehmen. Die Europäische Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr (European Clean Transport Facility - ECTF), aus der Forschungsvorhaben mit Ausrichtung auf Emissionsminderung und Energieeffizienz im Verkehrssektor der EU finanziert werden können, wurde Ende 2008 nach Genehmigung durch den Rat Wirtschaft und Finanzen der Europäischen Union (ECOFIN) eingeführt. Die ECTF ist auf die Automobilindustrie (Automobilhersteller/Zulieferer), den Eisenbahnsektor, die Flugzeugindustrie und die Schifffahrt ausgerichtet, auch wenn die Finanzierungsanträge zunächst schwerpunktmäßig die Automobilindustrie betrafen.

Zweitens genehmigte der Verwaltungsrat im Februar 2009 das neue Grundsatzpapier zu den Umwelt- und Sozialprinzipien und –standards der Bank. Vorausgegangen war eine Befragung der Öffentlichkeit zu den sozialen, ökologischen und klimarelevanten Aspekten der Finanzierungstätigkeit der EIB. Die Bank hat zwischenzeitlich auch die internen Verfahren verbessert, mit denen sie sicherstellen will, dass die von ihr finanzierten Projekte mit einem möglichst großen Zusatznutzen verbunden sind. Projekte, die von der EIB finanziert werden, müssen den Kriterien der Bank für Förderungswürdigkeit und Nachhaltigkeit entsprechen. Bei Projekten im Verkehrssektor berücksichtigt die Bank die indirekten Auswirkungen der Nutzung von Verkehrsmitteln und bezieht solche Kosten in den Projektumfang mit ein. Kürzlich hat die Bank eine Pilotinitiative gestartet, um Instrumente auszuarbeiten, mit denen systematisch ermittelt werden kann, wie hoch die Treibhausgasemissionen aus den von ihr finanzierten Projekten sind.

Drittens ist die Bank sowohl allein als auch in Zusammenarbeit mit anderen zunehmend im Bereich der technischen Hilfe aktiv, vor allem in den neuen Mitgliedstaaten und außerhalb der EU. Zum Beispiel unterstützt sie die JASPERS-Initiative (Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen), um den neuen Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung von Anträgen auf Gemeinschaftszuschüsse zu helfen. Weitere Beispiele sind die Beiträge der EIB zur Nachbarschaftsinvestitionsfazilität, dem Investitionsrahmen für die westlichen Balkanstaaten und dem Treuhandfonds für die Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika. Der nicht-finanzielle Beitrag der Bank zur Qualität der Projekte ist ein zunehmend wichtiger Aspekt des insgesamt von ihr bewirkten Zusatznutzens, und dies gilt vor allem für Infrastrukturprojekte.

Entwicklungen außerhalb der EIB haben seit 2007 ebenfalls eine Rolle gespielt. In der Mitteilung der Kommission vom Juli 2009 zur Zukunft der Verkehrspolitik („Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“) werden mehrere externe Tendenzen behandelt, die wahrscheinlich die Entwicklung des Verkehrssektors mitgestalten werden. Hierzu gehören: Die Alterung der Bevölkerung mit den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen und auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer; zunehmende Verknappung fossiler Brennstoffe mit der Folge, dass der Fahrzeugbestand kraftstoffeffizienter werden und nach und nach auf die Nutzung alternativer Energieträger umgestellt werden muss; zunehmende Verstädterung, was sowohl Chancen als auch Probleme für die Deckung der Verkehrsnachfrage mit sich bringt; zunehmendes Bewusstsein für die Dringlichkeit der Klimaschutzfrage und die Rolle des Verkehrssektors bei der Verringerung der THG-Emissionen sowie Anpassungsbedarf des Sektors selbst, um auf neue Bedrohungen einzugehen; weitere Globalisierung und damit Zunahme des Verkehrs zwischen der EU und ihren Außenhandelspartnern. Diese externen Trends sind jetzt als wichtigste allgemeine Herausforderungen anerkannt und werden auch in der EU2020-Agenda behandelt.

Es ist inzwischen allgemeiner Konsens, dass der Übergang zu einem kohlenstoffarmen Verkehrssektor (Dekarbonisierung) im Mittelpunkt der künftigen Verkehrspolitik in der EU stehen sollte. Im Gegensatz zu dem, was zu Beginn des Jahrhunderts angenommen wurde, wird jetzt aber auch gesehen, dass die erforderliche Emissionsminderung nicht allein durch die verringerte Nutzung der besonders kohlenstoffintensiven Verkehrsträger erzielt werden kann. Das Konzept der „Ko-Modalität“ ist inzwischen allgemein anerkannt. Es steht für das Ziel, alle Verkehrsträger energieeffizienter und umweltfreundlicher zu machen, wobei jeder Verkehrsträger den Bedarf dort decken soll, wo er am wettbewerbsfähigsten ist.

Als größter Industriezweig in Europa steht die Autoindustrie im Mittelpunkt der Industriepolitik in Europa. Die Automobilindustrie der EU stellt weltweit die meisten Fahrzeuge her und hat daher auch eine besondere Verantwortung für die Einhaltung der weltweiten Klimaschutzziele. Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe CARS 21 und die laufende europäische Initiative „Green Cars“ für umweltfreundliche Autos - eine Maßnahme im Europäischen Konjunkturprogramm – haben die Ziele der EU für den Sektor festgelegt. Sie betreffen vor allem die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation für einen umweltfreundlicheren Straßenverkehr sowie die Unterstützung von Maßnahmen auf der Nachfrageseite und die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge im öffentlichen Auftragswesen.

Bei den EU-Richtlinien und -Verordnungen, die für den Verkehrssektor relevant sind, hat es in den vergangenen drei Jahren viele Entwicklungen gegeben. Einige der Neuregelungen haben erhebliche Auswirkungen auf die EIB. Hierzu gehören: a) Richtlinie 2008/101/EG, die das Emissionshandelssystem auf den Luftverkehr ausweitet; 2) Verordnung 443/2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen; 3) die Richtlinie 2008/96/EG, in der systematische Straßenverkehrssicherheitsaudits bzw. Sicherheitsüberprüfungen auf den transeuropäischen Straßenverkehrskorridoren gefordert werden; 4) Richtlinie 2007/58/EG über die Öffnung des internationalen Eisenbahn-Personenverkehrs für den Wettbewerb und 5) Verordnung 1307/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Außerdem hat die Kommission anerkannt, dass auf ihrer Ebene weitere Maßnahmen sinnvoll sind, um Verbesserungen auf dem Gebiet der Mobilität in der Stadt zu erreichen. Zu diesem Thema veröffentlichte sie im Jahr 2008 ein Grünbuch und entwickelte 2009 einen Aktionsplan, in dem die Rolle der Kommission auf diesem Gebiet näher erläutert wird und einige kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Stadt festgelegt werden. Die EIB analysiert derzeit die Auswirkungen dieses Aktionsplans auf ihre eigene Arbeit.

Der wichtigste externe Faktor mit Auswirkungen auf den Verkehrssektor war die Finanzkrise mit ihren wirtschaftlichen und steuerlichen Folgen. Aufgrund der geschrumpften Wirtschaft in den einzelnen Ländern ging die Nachfrage in vielen Teilen des Verkehrssektors zurück, was einerseits die Überlastung verringerte und andererseits den Bedarf an neuer oder effizienterer Kapazität weniger dringend machte. Die Konjunkturpakete und zusätzlichen Mittelaufnahmen, die von den meisten Ländern beschlossen wurden, werden in Verbindung mit sinkenden Steuereinnahmen vermutlich dazu führen, dass die öffentlichen Finanzen auf längere Sicht schwach sein werden und daher in absehbarer Zukunft noch weniger öffentliche Mittel für Investitionen zur Verfügung stehen werden. Verschiedene Strategien werden notwendig sein, um dem prognostizierten Mangel an öffentlichen Mitteln für den Verkehrssektor zu begegnen.

Ziel der EU-Verkehrspolitik ist es, ein nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen, das den wirtschaftlichen und sozialen Bedarf sowie die ökologischen Anforderungen der Gesellschaft erfüllt und eine integrative Gesellschaft sowie ein vollständig integriertes und wettbewerbsfähiges Europa fördert. Die Umwandlung des Verkehrssektors und die Verringerung der von ihm ausgehenden CO₂-Emissionen (Dekarbonisierung) in Einklang mit diesen Vorgaben werden erhebliche Investitionen erfordern. Als Bank, die sich an politischen Vorgaben orientiert, ist die EIB den EU-Zielen verpflichtet und hat den Auftrag, Projekte und Programme zu unterstützen, die mit diesen Zielen in Einklang stehen. Die Bank spielt auch außerhalb der EU eine Rolle, wo sie gegebenenfalls denselben Grundsätzen folgt, wobei sie sich an den Anforderungen der verschiedenen Mandate für ihre Finanzierungstätigkeit außerhalb der EU orientiert. Die Mitteilung der Kommission vom Juli 2009 über eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr gibt einen sinnvollen und umfassenden Rahmen vor, in dem künftige Leitlinien für eine bessere Erfüllung dieses Ziels erörtert werden können. Die kürzlich veröffentlichte Agenda EU 2020 stellt unter ihrer Priorität „nachhaltiges Wachstum“ die Leitinitiative für ein ressourcenschonenderes Europa vor, die mehrere Vorschläge für ein modernisiertes und kohlenstoffärmeres Verkehrswesen enthält.

Nachstehend werden die grundsätzlichen Ausrichtungen aufgelistet, die in diesen Dokumenten skizziert werden und für die Gestaltung der zukünftigen Tätigkeit der EIB im Verkehrssektor besonders wichtig sein können.

Infrastruktur

- Größerer Schwerpunkt auf der Integration, Interoperabilität und dem effizientem Betrieb von Engpässen – zum Beispiel auf grenzüberschreitenden Abschnitten und Drehkreuzen (Anschlussstellen, Städte, Häfen, logistische Plattformen) sowie bessere Vernetzung der Verkehrsträger oder von Korridoren mit hohem Verkehrsaufkommen. Investitionen in die Infrastruktur, um die Überlastung und die damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen zu verringern.

- Verbesserte Einbindung von Investitionen in Stadt- und Regionalentwicklungspläne.
- Systematischere Beurteilung unter mehreren Aspekten und anschließende Bewertung der Projekte, um sicherzustellen, dass begrenzte Investitionsmittel optimal für die bestmögliche Erfüllung der Ziele eingesetzt werden.
- Relative Präferenz für die Modernisierung oder Verbesserung bestehender Infrastruktur. Verstärkter Einsatz von Technologie, um den Betrieb der vorhandenen Netze effizienter zu machen.
- Ermittlung eines überarbeiteten Kern-TEN-V-Netzes, dessen sämtliche Teile einen „europäischen Mehrwert“ haben und/oder von „grünen Korridoren“. Hierbei handelt es sich um eine Reihe von Verbindungen, auf denen mehrere Verkehrsträger eingesetzt werden und die speziell geplant wurden, um bestimmte Ströme von hoher Verkehrsnachfrage besser decken zu können. Die externe Dimension, d.h. die Ausweitung des TEN-V-Netzes auf Nachbarländer, ist Teil dieser Diskussion.
- Stärkere Trennung von Nachfrageströmen im Güter- und im Personenverkehr.
- Stärkere Nutzung der Möglichkeiten, die ein innereuropäischer Kurzstreckenseeverkehr bietet; „Meeresautobahnen“; umweltfreundlichere Schiffsflotte. Aspekte, die Verbindungen zwischen Nachbarstaaten und darüber hinaus betreffen, sind Teil der Diskussion.

Technologie

- Weitere Maßnahmen zur Verringerung von THG- und anderen schädlichen Emissionen im Straßen-, Luft- und Seeverkehr durch verstärkte Investitionen in Forschung und Entwicklung mit dem Ziel, die Effizienz von Verbrennungsmotoren (auch durch den Einsatz von Biokraftstoffen) zu verbessern. Entwicklung von Straßenfahrzeugen mit Elektro-, Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieb, um auf die zwingende Notwendigkeit eines Übergangs zu emissionsärmeren oder emissionsfreien Fahrzeugen einzugehen.
- Start einer europäischen Initiative für umweltfreundliche Autos („green car“), um neue Technologien zu fördern, gemeinsame Standards festzulegen und die notwendige begleitende Infrastruktur zu entwickeln.
- Notwendigkeit von Pilotprojekten, um die Machbarkeit und wirtschaftliche Tragfähigkeit der neuen Technologien zu demonstrieren.
- Bereitstellung von Netz-Infrastruktur für den verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen, zum Beispiel intelligente Stromnetze (smart grids) oder Batterie-Ladestationen für Elektroautos und Anlagen zur Wasserstoffgewinnung und -verteilung für Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnik.
- Intelligente Verkehrsleitsysteme.

Weitere Aspekte in diesem Zusammenhang betreffen die Finanzierung des Sektors und die Erhebung von Benutzungsgebühren – zum Beispiel die strengere Anwendung des Verursacherprinzips durch beschleunigte Einbeziehung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern und durch den verstärkten Einsatz von Technik bei der Durchsetzung des Verursacherprinzips. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen:

- Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass sich der Sektor zunehmend selbst finanziert, und zwar nicht nur, was den Betrieb und die Wartung von Infrastruktur angeht, sondern auch in Bezug auf Investitionen;
- Mobilisierung von EU-Finanzinstrumenten – wie Strukturfonds, FuE-Rahmenprogramm, TEN-Programmen und EIB-Finanzierungen – als Teil einer einheitlichen Finanzierungsstrategie, die EU-Mittel sowie öffentliche und private Mittel kombiniert;
- Einsatz marktbasierter Instrumente wie Emissionshandel, Energiesteuern, staatliche Hilfen und Förderung von umweltfreundlicher Beschaffung.

4. Diskussionsthemen im Zusammenhang mit der Überprüfung der derzeitigen Finanzierungspolitik

In Anbetracht der oben erläuterten Änderungen des wirtschaftlichen und politischen Umfelds bittet die EIB Interessenten aus der Öffentlichkeit um Kommentare und Ansichten zur derzeitigen Finanzierungspolitik der Bank im Verkehrssektor. Sie können sich auf einzelne Aspekte oder auf die Frage beziehen, wie die jüngsten Entwicklungen besser in die künftige Finanzierungspolitik einfließen können, und zwar sowohl, was die Operationen innerhalb der EU als auch gegebenenfalls die Aktivitäten der Bank außerhalb der EU betrifft. Vor allem bitten wir um Meinungsäußerungen zu den folgenden Themen:

- Wie könnte die Bank besser zu „intelligentem Wachstum“ auf der Grundlage von Wissen und Innovation beitragen? Im Einzelnen:
 - Wo und wie tragen FuE und Innovation (neue Technologien) Ihrer Meinung nach zu einem moderneren und kohlenstoffärmeren Verkehrssektor bei? Wie können neue Technologien eingesetzt werden, um die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger dort zu fördern, wo dies mit sozialen Vorteilen verbunden ist, und auf welche Weise sollte die Bank solche Tendenzen unterstützen?
 - Wie könnte die Bank besser zur Einführung von neuer Technologie im Verkehrssektor beitragen? Zum Beispiel, wie kann die Akzeptanz umweltfreundlicherer Fahrzeuge trotz ihrer höheren Kosten gefördert werden, und welche Instrumente sollte die Bank bereitstellen, um solche Entwicklungen zu unterstützen?
 - Gibt es besondere Initiativen, an denen sich die Bank auf proaktive Weise beteiligen sollte, z.B. die Initiative für umweltfreundliche Autos (green car)?
- Wie könnte die Bank besser zu „nachhaltigem Wachstum“ und zu einer ressourcenschonenderen, umweltfreundlicheren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft beitragen? Im Einzelnen:
 - Wie kann die Bank die Verbesserung der Mobilität auf nachhaltige Weise unterstützen und gleichzeitig zur Verringerung von Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung beitragen?
 - Wie kann die Verbesserung der Energieeffizienz bei den verschiedenen Verkehrsträgern am besten gefördert werden?
 - Wie kann die Bank „best practice“ bei der Steuerung und beim Einsatz von Innovation in der Energieerzeugung sowie in der Verteilung, Speicherung und Nutzung von Energie fördern?
 - Wie kann die Bank eine Rolle bei der verstärkten Nutzung erneuerbarer Energieträger im Verkehrssektor spielen?
- Wie könnte die Bank besser zu „integrativem Wachstum“ beitragen, das zu mehr Beschäftigung und zu sozialem und territorialem Zusammenhalt führt? Im Einzelnen:
 - Welche strategischen Projekte mit hohem europäischen Mehrwert, die die Beseitigung von Engpässen sowie grenzüberschreitende Abschnitte, intermodale Drehkreuze (Städte, Häfen, Logistikplattformen) betreffen, sollten durch die Einschaltung der Bank schneller vorangebracht werden?
 - Welche Rolle könnten die Finanzierungen der Bank im Verkehrssektor bei der Beschäftigungsförderung spielen?
 - Wie kann die Tätigkeit der Bank im Verkehrssektor besser zum territorialen Zusammenhalt beitragen, vor allem in Konvergenzgebieten, Gebieten in Randlage und auf abgelegenen Inseln?
 - Wie können Investitionen im Verkehrssektor (in Verkehrsmittel und/oder –infrastruktur) zur Stadt- und Regionalentwicklung beitragen?

Finanzierungsstatistiken der EIB

Sektor	2007		2008		2009	
	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%
EIB-Finanzierungen insgesamt	47 800		57 625		79 102	
davon:						
Verkehrssektor insgesamt (*)	11 517	24	14 950	26	17 782	23
Luftverkehr	669	6	2 614	17	1 874	11
Sonstige	25	0	50	0	0	0
Intermodal	4	0	981	7	0	0
Seeverkehr	582	5	313	2	2 273	13
Schiene	3 971	34	2 918	20	3 036	17
Straßen, Autobahnen	4 151	36	5 274	35	7 115	40
Städtischer Verkehr	2 115	18	2 800	19	3 484	20
Insgesamt		100		100		100

(*) ohne Rahmendarlehen

Sektor	2007		2008		2009	
	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%	Unterzeichneter Betrag in Mio EUR	%
Automobilsektor			1 970	100	5 610	94
<i>Davon: Europäische Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr - ECTF</i>	0	0	550	28	3 084	51
Luftfahrtindustrie			0	0	388	6
Insgesamt		100	1 970	100	5 998	100

Hinweise:

Insgesamt entspricht der Anstieg bei den Finanzierungen im Verkehrssektor in etwa der Gesamtzunahme der Finanzierungen der EIB. (Aufgrund der Rolle, die die Bank bei der Bewältigung der Finanz- und Wirtschaftskrise übernommen hat und im Zusammenhang mit dem europäischen Konjunkturprogramm sind diese Finanzierungen erheblich gestiegen.) Die Mittelvergabe in den einzelnen Teilsektoren spiegelt Schwerpunkte wider, die sich aus einem spezifischen Bedarf im Rahmen des europäischen Konjunkturprogramms ergeben haben, ist jedoch ansonsten weitgehend stabil geblieben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass einzelne große Projekte sich in einem bestimmten Jahr überproportional auswirken können (zum Beispiel das Darlehen über 1 Milliarde EUR für die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke zwischen Mailand und Neapel im Jahr 2007 und das Darlehen über 1 Milliarde EUR für die Autobahn A2 in Polen im Jahr 2009).