

12.04.02**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - Fz - U - Vkzu **Punkt** der 775. Sitzung des Bundesrates am 26. April 2002

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems
KOM(2002) 54 endg.; Ratsdok. 6093/02

A

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und
der Verkehrsausschuss

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung der Kommission, durch eine verstärkte Förderung integrierter und verkehrsträgerübergreifender Transportketten die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser besser miteinander zu verknüpfen. Dies ist ein richtungsweisender Ansatz, um die prognostizierten Aufkommenssteigerungen im Güterfernverkehr zu bewältigen.
2. Der Bundesrat bezweifelt, dass das Programm MARCO POLO angesichts der Marktverhältnisse und der vorgesehenen Finanzausstattung ausreichend dazu beitragen kann, die Anteile der Verkehrsträger im Jahr 2010 auf dem Niveau des Jahres 1998 zu halten und pro Jahr 12 Mrd. tkm zusätzlich auf den Kurz-

Ausgeliefert am 16. APR. 2002

streckenseeverkehr, den Binnenschiffsverkehr und den Schienenverkehr zu verlagern.

3. Das ehrgeizige Verlagerungsziel für das Jahr 2010 konnte der Bundesrat bereits zum Weißbuch "Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" nicht nachvollziehen. Er verweist auf seine Stellungnahme vom 30. November 2001 (vgl. BR-Drucksache 783/01 (Beschluss)).
4. Der Bundesrat hält es für vordringlich, dass die Anlastung der Infrastrukturkosten unter Einbeziehung der externen Kosten im Sinne einer wirksamen Tarifierungspolitik mit Nachdruck europaweit harmonisiert wird.
5. Der Bundesrat hat Sorge, dass die im Programm MARCO POLO vorgesehenen Regelungen nicht ausreichend bestimmt sind, um z. B. Wettbewerbsverzerrungen im Hinterland der europäischen Seehäfen auszuschließen. Er verweist auf seinen Beschluss zum "PACT-Programm" (BR-Drucksache 816/96 (Beschluss)), wonach Finanzhilfen zu den variablen Kosten des Zugangs zur Schieneninfrastruktur im Hinblick auf die unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Anlastung der Trassenkosten und deren Auswirkungen auf den Verkehrswegwettbewerb in der vorgesehenen Form für nicht vertretbar erklärt werden. Entsprechendes gilt auch für den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt. Er bittet daher die Bundesregierung, sich bei den anstehenden Verhandlungen über das Programm nachdrücklich für eine grundsätzlich wettbewerbsneutrale, transparente Gestaltung einzusetzen.
6. In diesem Kontext ist auch eindeutig zu klären, was unter den Begriffen "unannehmbare Wettbewerbsverzerrungen" und "relevante Märkte" nach Artikel 5 zu verstehen ist.
7. Im Gegensatz zum PACT-Programm fehlen im vorliegenden Programmentwurf Einzelregelungen über das Antrags- und Auswahlverfahren von zu fördernden Maßnahmen. Hier wird auf noch zu erlassende Durchführungsverordnungen verwiesen. Der Bundesrat hält es im Hinblick auf die notwendige Transparenz und die Prüfung der tatsächlichen Wettbewerbsauswirkungen für unerlässlich, die wesentlichen Grundzüge des Antrags- und Auswahlverfahrens im Programmentwurf selbst zu regeln. Inhaltlich ist dabei auch darauf zu achten, dass

es nicht zu Verlagerungen zwischen den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern kommt. Durch Anlegung strenger Förderkriterien ist sicherzustellen, dass die ausgewählten Projekte zu einer dauerhaften Entlastung des Straßennetzes und zu einer nachhaltigen Verringerung verkehrsbedingter Umweltbelastungen beitragen. Die Höhe der Mindestförderschwellen sollte so festgelegt werden, dass mittelständische Unternehmen von einer Förderung nicht ausgeschlossen werden. Bei der vorgesehenen Einbeziehung von Drittländern ist eine praktikable Regelung anzustreben. Er bittet die Bundesregierung, hierauf bei den anstehenden Verhandlungen hinzuwirken.

8. Der Bundesrat hält es für unerlässlich, dass die eingeräumten nationalen Kofinanzierungen hinsichtlich der damit entstehenden zusätzlichen wettbewerblichen Wirkungen im Rahmen des Programms MARCO POLO berücksichtigt werden.
9. Als "Katalytische Aktion" sollen auch Ausgaben für Zusatzmaßnahmen im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten bis zu 35 % förderfähig sein. Der Bundesrat vermisst hierzu eine ausreichend bestimmte Abgrenzung zu den Finanzmitteln der TEN-Haushaltlinie.
10. Die Bundesregierung wird gebeten, für die nach MARCO POLO nicht förderfähigen Verkehre mit Quelle und Ziel in Deutschland, insbesondere für den Verkehr über deutsche Seehäfen, ein entsprechendes nationales Förderprogramm zu schaffen, mit dem auch Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Standorte ausgeglichen werden können. Den Einstieg könnte das angekündigte nationale PACT-Programm bilden.

B

11. Der Finanzausschuss und

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.