

**20.06.03****Beschluss****des Bundesrates**

---

**Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften  
über den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes:****Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische  
Mautsysteme****Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und  
des Rates über die allgemeine Einführung und die Interopera-  
bilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft****KOM(2003) 132 endg.; Ratsdok. 8893/03**

Der Bundesrat hat in seiner 789. Sitzung am 20. Juni 2003 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat anerkennt grundsätzlich die Zielsetzung der Kommission, für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes neue Formen der Finanzierung heranzuziehen.

Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, dass die gute Funktion des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Binnenmarkts und die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität in einer erweiterten Union darstellt, und begrüßt die Bemühungen der Kommission, die Rahmenbedingungen für die Erschließung privater Kapitalquellen zu verbessern.

2. Die Mitteilung lässt allerdings die Frage unbeantwortet, wo ein neuer europäischer Rahmen für die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes konkret einen Zugewinn an Effizienz und Praktikabilität bringt. Ein euro-

päischer Rechtsrahmen darf im Übrigen nicht dazu führen, dass die bereits in Deutschland weit vorangetriebenen Finanzierungsmodelle (z. B. A- und F-Modell) verkompliziert werden. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen dafür einzutreten, dass ein neuer europäischer Rechtsrahmen nicht bereits entwickelte nationale Finanzierungsmodelle behindert.

3. Ferner stellt der Bundesrat fest, dass die Kommission im Zusammenhang mit der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben lediglich Teilprobleme thematisiert hat. Nicht angesprochen worden sind allerdings die Probleme, die durch die europarechtlichen Rahmenbedingungen für Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden.

Auf Grund dieser Vorgaben (UVP-Richtlinie, FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie, Umgebungslärm-Richtlinie, Luftschadstoffe-Richtlinie, Luftqualitätsrichtlinie usw.) sind die Planungsverfahren im vergangenen Jahrzehnt erheblich zeitaufwändiger geworden: Dies hat dazu geführt, dass die Anfang der 90er Jahre durch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und das Planungsvereinfachungsgesetz erzielten Erfolge bei der Verfahrensbeschleunigung längst wieder durch die Entwicklungen im EU-Recht aufgezehrt worden sind.

Zum anderen sind die einzelnen Projekte auch erheblich teurer geworden: Wenn etwa aus Gründen des FFH-Rechts zum Schutz eines Kammmolchaufkommens ein über vier Kilometer langer Tunnel gebaut werden muss, ist die Klage über zu wenig Geld für das transeuropäische Verkehrsnetz wenig überzeugend. Nach Auffassung des Bundesrates wäre es mit Sicherheit sinnvoller, über Einsparpotenziale nachzudenken, als über die fehlenden Finanzmittel zu klagen und nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen.

Die immer größer werdenden Anforderungen an die Projekte führen dazu, dass diese - insbesondere im Hinblick auf die leeren Kassen der öffentlichen Hand - nicht mehr finanzierbar sind. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen der Vorlage in den Gremien der EU dafür einzutreten, dass die europarechtlichen Vorschriften, die bei der Planung und beim Bau von Verkehrsinfrastrukturanlagen zu beachten sind, auf ihre kostenmäßigen Auswirkungen und ihre verfahrensverzögernden Wirkungen überprüft und erforderlichenfalls geändert werden.

4. Des Weiteren wird grundsätzlich die Zielsetzung der Kommission hinsichtlich der Schaffung eines europäischen Mautdienstes anerkannt. Insbesondere ist das Ziel der Kommission zu begrüßen, dass die Technik der elektronischen Mautdienste interoperabel werden soll und damit nur ein Gerät pro Fahrzeug eingebaut werden muss.

Darüber hinaus ist auch die Realisierung des Grundsatzes "ein Vertrag pro Kunde" wünschenswert. Der Bundesrat sieht allerdings bei der für das Jahr 2005 vorgesehenen Realisierung dieses Grundsatzes für Nutzfahrzeuge über 3,5 t und für Reisebusse noch erheblichen Klärungsbedarf. Zu klären wäre insbesondere, in welcher Weise dem zusätzlichen Nutzen für gewerbliche Kunden durch die Verwirklichung des Grundsatzes "ein Vertrag pro Kunde" eventuell ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand bei der Abrechnung bestehender Mautsysteme gegenübersteht.

5. Im Übrigen hält der Bundesrat hinsichtlich der Nutzung elektronischer Mautsysteme für Mehrwertdienste die Einrichtung geeigneter Schnittstellen für sinnvoll. Der Bundesrat regt an zu überprüfen, ob der Richtlinienvorschlag um entsprechende Regelungen ergänzt werden sollte.
6. Der Bundesrat weist auf seine Stellungnahme vom 30. November 2001 zum "Weißbuch über eine gemeinsame Verkehrspolitik" (BR-Drucksache 783/01 (Beschluss), insbesondere Ziffern 16 und 17) hin und erinnert die Bundesregierung daran, sich weiterhin dafür einzusetzen, dass die EU-Osterweiterung in der beabsichtigten Verkehrspolitik der Kommission in den folgenden Jahren verstärkt berücksichtigt wird. Der Bundesrat unterstützt daher den Vorschlag der Kommission, den Förderhöchstsatz der Gemeinschaft von 10 v. H. auf maximal 20 v. H. anzuheben.
7. Abschließend bittet der Bundesrat die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass die Auswirkungen der in der Mitteilung in Aussicht genommenen Maßnahmen durch Umschichtungen innerhalb des EU-Haushalts finanziert werden und dass die in der Mitteilung angekündigte Überprüfung der finanziellen Vorausschau im Ergebnis zu keiner Erhöhung der Nettozahlerposition Deutschlands führt.