

19.12.03

Beschluss des Bundesrates

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines trans-europäischen Verkehrsnetzes

KOM(2001) 544 endg.; Ratsdok. 12597/01

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt den geänderten Vorschlag der Kommission, in dem die Ziele des Weißbuchs zur europäischen Verkehrspolitik für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung deutlich werden. Die Kriterien zur Auswahl der vorrangigen Vorhaben in Artikel 19 werden unterstützt. Mit der Ergänzung der Liste der vorrangigen Verkehrsvorhaben werden die Weichen für eine kohärente Entwicklung des Netzes transeuropäischer Hauptverkehrsachsen gestellt.
2. Der Bundesrat begrüßt, dass einige Vorschläge für die Liste der vorrangigen Projekte aus seiner Stellungnahme vom 30. November 2001 (BR-Drucksache 852/01 (Beschluss)) Berücksichtigung fanden. Er bedauert allerdings, dass sich wesentliche weitere Vorschläge weder in diesem geänderten Vorschlag der Kommission noch in dem mit dem Europäischen Parlament abgestimmten Vorschlag KOM (2002) 542 vom 26. September 2002 wiederfinden.
3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Verhandlungen

*) Erster Beschluss: 770. Sitzung vom 30. November 2001, Drucksache 852/01 (Beschluss)

gen darauf hinzuwirken, dass Straßenverkehrswege, über die die Hauptlast des Verkehrsaufkommens abgewickelt wird, nicht vernachlässigt werden und als Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes zügig ausgebaut werden.

4. Der Bundesrat begrüßt die in Artikel 5 dargestellten Prioritäten für die weitere Entwicklung des transeuropäischen Verkehrswegenetzes, die auf den Ausbau und die Verknüpfung von Schiene, Straße, Schifffahrt und Luftverkehr und die Förderung von Interoperabilität und Intermodalität des Verkehrssystems gerichtet sind. Er unterstützt die Bemühungen zur schrittweisen Verwirklichung eines vorrangig für den Güterverkehr genutzten interoperablen Eisenbahnnetzes, stellt allerdings fest, dass die Ausweisung von Vorrangstrecken für den Güterverkehr nicht zu Lasten des Schienenpersonenverkehrs gehen darf, der in Deutschland der Hauptnutzer des Schienennetzes ist. Er begrüßt, dass die Schaffung von Eisenbahninfrastrukturen zur Anbindung von Häfen zu den vorrangigen Aktionen gehören soll.
5. Der Vorschlag, die Hochgeschwindigkeitsseewege als Bestandteile der TEN in den Karten auszuweisen und als vorrangige Vorhaben zu klassifizieren, wird ausdrücklich anerkannt. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene für folgende Regelungen einzusetzen:
 - Die Karte ist zu vervollständigen und zu präzisieren. Auch Seewege zu deutschen Ost- und Nordseehäfen sowie zwischen ihnen müssen Bestandteile des Hochgeschwindigkeitsseeverkehrs sein, einschließlich der Route durch den Nord-Ostsee-Kanal. Der Bundesrat bedauert, dass kaum konkrete, direkt auf die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr bezogene Maßnahmen benannt wurden.
 - Bei der Anerkennung der Förderfähigkeit von Hochgeschwindigkeitsseewegen im infrastrukturellen Bereich ist in einem transparenten Verfahren auf EU-Ebene sicherzustellen, dass die Förderung nicht zu unvertretbaren Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen führt. Betroffene sind in dem Verfahren anzuhören.
 - Im Rahmen der TEN-Leitlinie und der darauf begründeten TEN-Haushaltslinie ist die Förderung operationeller Kosten (Betriebskosten) auszuschließen: Die Anschubfinanzierung von Betriebskosten ist ausschließlich in einem spezifischen Förderprogramm wie "Marco Polo" zu regeln. Die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr sind mit kla-

ren Regelungen für die Probleme der Wettbewerbsverzerrungen bei Betriebskostensubventionierung auszustatten.

- Es ist sicherzustellen, dass die Förderung eines "motorways of the sea" tatsächlich zur gewollten Verlagerung von Straßenverkehren auf den Seeweg führt und nicht den Wettbewerb zu dem vorhandenen nachhaltigen Schienen- und Schiffsverkehr verzerrt.
 - Bei der Auswahl der Förderrelationen ist ein enger Maßstab anzulegen, um eine Bündelung auf leistungsfähige und wirtschaftlich betreibbare Relationen zu erreichen. Die Hafenauswahl ist der tatsächlichen Nachfrage zu überlassen.
6. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 30. November 2001 auf eine Vielzahl notwendiger Änderungen und Ergänzungen zu den in den Karten dargestellten Leitschemata hingewiesen. Er bittet die Bundesregierung, sich für die Aufnahme aktualisierter Karten in Anhang I der Entscheidung 1692/96/EG einzusetzen, die den Anliegen des Bundesrates Rechnung tragen.
7. Der Bundesrat unterstützt angesichts des finanziellen Umfangs der vorrangigen Verkehrsvorhaben die Bemühungen der Kommission zur Erweiterung der bestehenden Finanzierungsgrundlagen. Er begrüßt grundsätzlich das im Rahmen der Wachstumsinitiative des Europäischen Rates vorgeschlagene "Schnellstart-Programm" zur beschleunigten Realisierung vorrangiger Verkehrsvorhaben. Er erwartet dazu die Finanzierungsvorschläge der Kommission und eine Abklärung der mit Hilfe des Programms vorrangig anzuschiebenden Verkehrsvorhaben. Der Bundesrat geht in Anbetracht der Finanzierungsengpässe in den öffentlichen Haushalten davon aus, dass zukünftig öffentlich-private Partnerschaften (PPP-Modelle) und eine verstärkte Gebührenfinanzierung einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswegefinanzierung leisten müssen. Eine wichtige Voraussetzung für die gewünschte Mobilisierung von Privatkapital ist nach Auffassung des Bundesrates eine europäische Mautregelung, die eine volle Berücksichtigung des mit dem Bau von Verkehrswegen verbundenen Kapitaleinsatzes gestattet. Der Bundesrat verweist hierzu auf seine Stellungnahmen vom 17. Oktober 2003 zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie (BR-Drucksache 590/03 (Beschluss)) sowie vom 20. Juni 2003 zur Mitteilung der Kommission "Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische Mautsysteme" (BR-Drucksache 324/03 (Beschluss)).

8. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Vorschlag, für grenzübergreifende Abschnitte vorrangiger Projekte den Förderhöchstsatz bis 30 % vorzusehen. Die Anhebung der Fördersätze darf nicht zu einer haushaltspolitisch unvertretbaren Erhöhung der deutschen EU-Finanzbeiträge führen.
9. Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, schnellstmöglich leistungsstarke Verkehrswege von und zu den neuen Mitgliedstaaten zu erhalten, dürfen die prioritären Projekte in den bisherigen Mitgliedstaaten nicht nachrangig durch die EU gefördert werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass zusätzlich erforderliche TEN-Mittel nach Möglichkeit durch Umschichtung im EU-Haushalt zur Verfügung gestellt werden.
10. Der Bundesrat bezweifelt die Notwendigkeit der Einrichtung eines "europäischen" Koordinators, der im Namen und auf Rechnung der Kommission handelt. Die im Artikel 17 beschriebenen Aufgaben sollten dem Prinzip der Subsidiarität folgend, von den projektdurchführenden Mitgliedstaaten erledigt werden, um die Verantwortung vor Ort, die für das Gelingen von Vorhaben unerlässlich ist, zu stärken. Sinnvoll könnte eine Vermittlung eines europäischen Koordinators sein, wenn Mitgliedstaaten dies beantragen. Die Bundesregierung wird gebeten, in den Beratungen auf eine Änderung in Artikel 17a Abs.1 in der Weise hinzuwirken, dass der erste Satz wie folgt lautet: '(1) Die Kommission kann auf Antrag der betroffenen Mitgliedstaaten eine Person zum "europäischen Koordinator" ernennen, ... '.
11. Hinsichtlich des Erwägungsgrunds Nr. (9) zu Artikel 19 geht der Bundesrat davon aus, dass der Auftrag zur Ausarbeitung von Verfahren für grenzübergreifende Baurechtsverfahren, wie beispielsweise Planfeststellungsverfahren, nicht zur Änderung bestehender nationaler gesetzlicher Regelungen in den Mitgliedstaaten führen wird. Alle erforderlichen Instrumente sind in den Mitgliedstaaten vorhanden und auf die europäischen Vorgaben, insbesondere die Ökologie betreffend, abgestellt. Vielmehr sollen die bereits angewandten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten in praktischer Weise weiterentwickelt und zwischen betroffenen Mitgliedstaaten aufeinander abgestimmt werden. Dies geschieht in subsidiärer Eigenverantwortlichkeit.
12. Die Bundesregierung wird gebeten, bei den anstehenden Beratungen der Vorlage in der Kommission darauf hinzuwirken, dass die Magnetschwebebahn-

technologie analog zur Aufnahme von "Galileo" in den beschreibenden Teil der Leitlinien explizit als innovatives und industriepolitisch für Europa bedeutungsvolles Zukunftssystem ausgewiesen wird.