

02.03.12

Beschluss des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

COM(2011) 650 final; Ratsdok. 15629/11

in Verbindung mit

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe"

COM(2011) 665 final; Ratsdok. 16176/11

Der Bundesrat hat in seiner 893. Sitzung am 2. März 2012 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zu BR-Drucksachen 650/11 und 656/11

1. Der Bundesrat begrüßt angesichts der verkehrlichen, finanziellen, wirtschaftlichen sowie klima- und umweltschutzpolitischen Herausforderungen der Zukunft die Initiative der Kommission zu einer grundlegenden Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Der Bundesrat unterstützt dabei die Kernziele der Kommission für den Auf- und Ausbau eines modernisierten, multimodal verbundenen transeuropäischen Verkehrsnetzes, mit dem die ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern unter möglichst sozialverträglichen, umweltfreundlichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen bereitgestellt und erhalten werden kann und damit die Schaffung von

* Erster Beschluss des Bundesrates zu BR-Drucksache 650/11 vom 16. Dezember 2011, BR-Drucksache 650/11 (Beschluss)

Arbeitsplätzen und das Wirtschaftswachstum gefördert wird. Die Wettbewerbsfähigkeit Europas hängt in einem erheblichen Maße von funktions- und leistungsfähigen Verkehrsnetzen ab.

2. Er hält es gerade angesichts der Finanzkrise für geboten, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt auch mit dem Ausbau der transeuropäischen Netze zu stärken. Die Intensivierung der Zusammenarbeit in der europäischen Verkehrspolitik ist ein wichtiger Schritt auch für den politischen Zusammenhalt der EU. Die Eurokrise zeigt, erst die Fortführung des europäischen Prozesses zu einer politischen und wirtschaftlichen EU - auch im Bereich der Verkehrs- und Energienetze - wird die Stabilität Europas ausbauen und ausbauen helfen.
3. Der Bundesrat teilt die Einschätzung, dass die Verkehrsinfrastruktur trotz erreichter Erfolge zwischen den europäischen Regionen sowie innerhalb der Verkehrsträger noch immer stark fragmentiert ist. Damit behindern unzureichende Verbindungen sowie unausgewogene Infrastrukturausstattungen in der EU und zu den Nachbarstaaten Erreichbarkeit und Marktzugang für alle. Weiterhin bestehen Hindernisse in zahlreichen Engpässen, vor allem in den Grenzregionen in fehlenden Verbindungen und technischen Barrieren (verschiedenen Spurweiten, Stromsystemen, Signaltechniken). Ineffiziente grenzüberschreitende Verkehrsmanagementsysteme führen zu einer noch immer mangelhaften Verknüpfung der Verkehrsträger (z. B. nur 20 größere Flughäfen und 35 größere Seehäfen sind direkt ans Schienennetz angeschlossen).
4. Er unterstützt das Anliegen der Kommission, mit der Revision der TEN-V einen wichtigen Beitrag zu der im Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Wirtschaftsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" von 2011 festgelegten langfristigen Strategie zu leisten. Mit einer grundsätzlich neuen Infrastrukturpolitik kann der angestrebte Wandel zu einem einheitlichen integrierten europäischen Verkehrsraum mit intermodal verknüpften Verkehrsträgern in einem ressourcenschonenden, wirtschaftlich effizienten und so nachhaltigen Verkehrssystem gelingen.

5. Der Bundesrat unterstreicht die Bedeutung der Einhaltung von Umweltschutzvorschriften beim Ausbau der transeuropäischen Netze. Er hebt hervor, dass neben den obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfungen von Plänen und Vorhaben auch internationale Umweltschutzvereinbarungen in den betroffenen Themenfeldern eine große Rolle spielen. Durch Regelungen für eine frühzeitige und umfassende Einbeziehung von Partnern der Zivilgesellschaft kann im Sinne des politischen Mehrebenenansatzes eine höhere Akzeptanz von geplanten Maßnahmen erreicht werden.
6. Er nimmt die große Herausforderung einer wirksamen Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich an und bekräftigt damit das klimapolitische Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2050 die CO₂-Emissionen um 80 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Der Ausbau der transeuropäischen Netze zu einer nachhaltigen europäischen Verkehrsinfrastruktur muss mit der klimapolitischen Zielsetzung des Weißbuchs verbunden werden. Das Bestreben der Kommission, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu senken und die breite Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger zu fördern, wird unterstützt.
7. Der Bundesrat hält die Einteilung in ein Gesamtnetz und ein Kernnetz auf Grund der umfassenden Aufgaben für zielführend. So soll das Kernnetz, einschließlich der in zehn Korridoren gebündelten wichtigsten Verbindungen und Knotenpunkte, bis 2030 vollendet sein. Das Gesamtnetz wird die EU vollständig abdecken und die Erreichbarkeit aller Regionen gewährleisten und soll bis 2050 uneingeschränkt funktionsfähig sein. Der Bundesrat sieht in dem schrittweisen Vorgehen für das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 einen gangbaren Weg, auf dem Teilziele definiert, überprüfbar gestaltet und mit Folgemaßnahmen unterfüttert werden sollen. Insofern wird das 2-Ebenen-Konzept der neuen Leitlinien, Gesamtnetz und Kernnetz, grundsätzlich befürwortet.
8. Er begrüßt mit der Schaffung eines neuen integrierten Infrastrukturinstruments, der Fazilität "Connecting Europe" (CEF), eine neue Finanzierungsmöglichkeit für Investitionen in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation. Zum ersten Mal schlägt die Kommission hiermit ein einziges Finanzierungsinstrument und einen Rechtsrahmen für alle drei Bereiche vor. Sie ermöglicht damit Synergien und leistet einen Beitrag zum Bürokratieabbau. Die Kommission

geht davon aus, dass mit der CEF weiteres Kapital aus privaten und öffentlichen Quellen mobilisiert werden kann.

9. Der Bundesrat hält für das Ziel eines auf Dauer tragbaren europaweiten Personen- und Güterverkehrs mit einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur die von der Kommission dargelegten Anforderungen beim mittel- und langfristigen Aufbau eines europäischen Verkehrsnetzes für notwendig. Die maßgeblich unter Mitarbeit Deutschlands entwickelten konkreten Anforderungen an die Mitgliedstaaten beim Ausbau des Kern- und Gesamtnetzes, z. B. die Einrichtung sicherer Parkplätze, der Aufbau eines Gesamtnetzes in städtischen Knoten, die Schaffung von Barrierefreiheit, ein effizientes Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur oder Interoperabilitätsanforderungen, sind heute schon Bestandteile der nationalen Verkehrspolitik. Eine langfristig EU-weite Durchsetzung dieser Standards wird die Qualität und Sicherheit im europäischen Verkehrsnetz deutlich erhöhen.
10. Er befürwortet, dass die neuen TEN-V-Leitlinien alle Verkehrsinfrastrukturen, wie Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetze, Meeresautobahnen, See- und Binnenhäfen und Flughäfen sowie die entsprechenden Verkehrsmanagement-, Ortungs- und Navigationssysteme, umfassen und diese Infrastrukturen beim Kern- wie auch Gesamtnetz berücksichtigt werden.
11. Für den Bundesrat bestehen allerdings neben dieser grundsätzlichen Würdigung hinsichtlich der Zielerreichung und Vorgehensweise zur Revision der TEN-V eine Reihe von Bedenken.
12. Im Kontext zum Weißbuch Verkehr als programmatische Richtschnur sollen Investitionen in die TEN-V auf Grundlage einer langfristigen Strategie dazu beitragen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 bzw. um 70 Prozent gegenüber 2008 zu senken. Die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor setzen neben einer weitgehenden Dekarbonisierung des Stadtverkehrs insbesondere Maßnahmen zur Begrenzung des Verkehrswachstums und Verkehrsverlagerungen auf umweltverträgliche Verkehrsträger voraus und beeinflussen insofern auch maßgeblich die Planung der TEN-V. Daher ist es insgesamt sachgerecht und notwendig, die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu priorisieren. Allerdings wird in den Leitlinien die EU-weite Verkehrsentwicklung des

Kernnetzes nicht prognostiziert. So führt die Kommission ohne quantitative Angaben die Zunahme des Verkehrsaufkommens an und zielt auf den verkehrsbedarfsgerechten Ausbau der TEN-V, ohne dabei die Verlagerungsziele des Weißbuchs nachvollziehbar zu implementieren. Der Bundesrat bekräftigt daher seine Stellungnahme zum Weißbuch Verkehr vom 17. Juni 2011 (Ziffer 26 der BR-Drucksache 179/11 (Beschluss)), wonach es bei der Planung des Kernnetzes durch die Kommission sowohl einer detaillierten Betrachtung der erwarteten Verkehrsnachfrage als auch einer europäischen Koordinierung der Verkehrsnachfrageprognosen für den internationalen Luft- und Seeverkehr sowie den transeuropäischen Landverkehr bedarf.

13. Der Bundesrat befürchtet, dass bei Zugrundelegung einer trendmäßigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht erreichbar sind. Er ist der Auffassung, dass für eine nachhaltige Mobilität klare Vorgaben zur Begrenzung des Ressourcenverbrauchs und zur Verringerung der verkehrsbedingten Umwelt- und Klimabelastungen notwendig sind. Auf Grund der inakzeptablen Risiken und Folgen des Klimawandels für Mensch, Umwelt und Wirtschaft sowie der begrenzten Erdölressourcen ist die Verkehrspolitik gefordert, das Verkehrswachstum durch entsprechende Rahmenbedingungen aktiv zu regulieren und zu begrenzen. Dem von der Kommission unterstellten Verkehrswachstum liegen Annahmen zur Ölpreisentwicklung zu Grunde, die angesichts der Endlichkeit der Ressource und der damit verbundenen geopolitischen Problematik als zu niedrig und wenig realistisch angesehen werden müssen. So geht beispielsweise die Kommission in der Leitinitiative "Ressourcenschonendes Europa" von einem Ölpreis von rund 105 USD (2008)/Barrel im Jahr 2030 aus. Auf dieser Basis werden Annahmen zur Verkehrsentwicklung getroffen, die den verkehrspolitischen Handlungsdruck zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzsteigerung sowie zu alternativen Antrieben abschwächen bzw. verschieben. Gerade für ein Transitland wie Deutschland sind Steigerungen, insbesondere im internationalen Straßengüterverkehr, nur begrenzt noch möglich und den Infrastrukturweiterungen in Bezug auf die Knoten sehr enge Grenzen gesetzt.

14. Er steht der Schaffung neuer Korridore und Koordinatoren parallel zu bereits bestehenden Korridorstrukturen (Prioritäre Projekte bei TEN-V, Güterverkehrskorridore, ERTMS-Korridore) kritisch gegenüber. Die Schaffung von Doppelstrukturen sowie unnötiger Bürokratie sollte auf jeden Fall vermieden werden. So sollten entweder alte Strukturen abgelöst oder in die neue Kernnetzkorridorstruktur überführt und diese mit bereits bestehenden Korridoren (Güterverkehr, ERTMS) abgestimmt werden.
15. Die Kommission schätzt den Bedarf für den verkehrsbedarfsgerechten Ausbau des TEN-Verkehrsnetzes bis 2020 auf 500 Milliarden Euro, davon 250 Milliarden Euro für das Kernnetz. Der Vorschlag zur CEF sieht für den gleichen Zeitraum zur EU-Kofinanzierung für den Bereich Verkehr 21,7 Milliarden Euro zuzüglich 10 Milliarden Euro aus dem Kohäsionsfonds vor. Vor dem Hintergrund der deutschen Staatsverschuldung und dem Finanzbedarf konkurrierender Politikbereiche wie Gesundheit, Bildung und Forschung stellt der Bundesrat fest, dass bereits für die Funktionserhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in Deutschland der Investitionsbedarf äußerst schwierig zu decken ist. Angesichts der anhaltenden Finanzkrise in der gesamten EU erscheint es unrealistisch, dass die Mitgliedstaaten den Hauptanteil der Mittel für die TEN-V aufbringen können.
16. Verkehrsinfrastrukturen fallen grundsätzlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, die bisher die Planung, Finanzierung und Durchführung der einzelnen Projekte in eigener Regie durchführen. Die Kommission unterstellt, dass ein den Zielen der EU entsprechendes transeuropäisches Verkehrsnetz der Koordination auf EU-Ebene bedarf. Sie erkennt dabei, dass ein transeuropäisches Verkehrsnetz dem verkehrlichen Bedarf in den jeweiligen Mitgliedstaaten entsprechen muss und dass Investitionen gesamtwirtschaftlichen Anforderungen genügen müssen. Auf Grund ihrer Finanzierungsverantwortung, die neben der Herstellung auch die Erhaltung der Infrastrukturen umfasst, können nur die Mitgliedstaaten selbst entscheiden, welche Infrastrukturprojekte in welchem zeitlichen Rahmen vordringlich umgesetzt werden. Der Bundesrat bezweifelt daher, dass durch das vorgeschlagene Handeln auf EU-Ebene die Realisierung von grenzüberschreitenden Infrastrukturen beschleunigt bzw. sinnvoll ergänzt wird. Die im Verordnungsvorschlag vorgesehenen Regelungen sind zur Realisierung eines TEN-V nicht angemessen, da Regelungsumfang und

-dicke die bestehenden nationalen Strukturen und Verfahren weitgehend außer Acht lassen.

17. Der Bundesrat stellt fest, dass sich Deutschland bei 14 grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten vertraglich zur Realisierung verpflichtet hat, jedoch deren Umsetzung mit Blick auf die Finanzierung und vertragsgemäße Fertigstellung nicht angemessen voranschreitet. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die vertraglich vereinbarten Projekte zeitnah umzusetzen und bei der für 2015 geplanten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans die notwendige Kohärenz zu den Zielen der TEN-V herzustellen.
18. Die Kommission sieht für die TEN-Leitlinien das Rechtsinstrument Verordnung vor. Nach Artikel 170 AEUV leistet die EU jedoch lediglich einen "Beitrag" zum Auf- und Ausbau der TEN-V. Aus dieser ergänzenden Funktion des EU-Handelns folgt, dass die Leitlinien die Mitgliedstaaten nicht auf die Durchführung konkreter Projekte verpflichten können. Die TEN-V-Leitlinien sind somit als eingeschränkt verbindliche Rechtsakte zu qualifizieren. Zudem würde aus Sicht des Bundesrates die Leitlinien-Verordnung in Verbindung mit der CEF-Verordnung den Charakter eines bindenden Programms bilden, für das eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) durchgeführt werden müsste, bei der zunächst die Umweltauswirkungen strategisch zu prüfen wären. Die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in der Gemeinschaft (SUP-Richtlinie) gilt für alle Verkehrspläne und -programme, die als Grundlage für künftige Pläne und Programme dienen. Nach Artikel 1 Absatz 4 des Vorschlags TEN-V-Leitlinien sehen die Leitlinien Maßnahmen für die Verwirklichung des TEN-V vor. In Bezug auf das Kernnetz würde damit eine Verbindlichkeit, bezogen auf Notwendigkeit einer bestimmten Infrastruktur, vorgegeben, die einer strategischen Umweltprüfung auf Ebene der Mitgliedstaaten entgegensteht und ggf. Verkehrsinfrastrukturen präjudiziert. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich im Rat dafür einzusetzen, dass bei den TEN-V-Leitlinien das Rechtsinstrument Verordnung nicht zur Anwendung kommt und dass die Verbindlichkeit von Verkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes auf nationaler Ebene herzustellen ist, einschließlich einer strategischen Umweltprüfung, die die sogenannte Nullvariante nicht ausschließt.

19. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung außerdem, mit der EU intensiv nach ausgleichenden Lösungen für die Fragen der Finanzierung zu suchen. Der Bundesrat hält es dabei für sachgerecht, den Finanzierungsvorbehalt der bisherigen TEN-V-Entscheidung zumindest für das TEN-V-Gesamtnetz auch in den neuen TEN-V-Leitlinien beizubehalten.
20. Er hält es insbesondere mit Blick auf die Länder für erforderlich, dass Investitionen in Projekte, die nicht in einem der Korridore liegen, aber für das Gesamtnetz gleichwohl von Bedeutung sind, nicht unterlassen werden dürfen. Daher erscheint es dem Bundesrat dringlich, die Länder und betroffenen Gebietskörperschaften durch die Bundesregierung in die Festlegung der Korridore und Trassenführungen und die Auswahl der zu fördernden Projekte einzubeziehen.
21. Der Bundesrat weist darauf hin, dass sich in den spät in der deutschen Fassung übersandten Kartenanhängen zahlreiche Fehler finden, die zu bereinigen sind. So ist etwa der Flughafen Halle/Leipzig auf Grund der gewählten Methodik mit seinem Frachtumschlagvolumen und seiner Lage im Hauptknoten Leipzig Bestandteil des Kernnetzes. Hier sollte Übereinstimmung der Kartendarstellung von Anhang I mit der textlichen Auflistung des Anhangs II, Punkt 1b wie bei allen anderen Kernnetzflughäfen herbeigeführt werden. Da das Gesamtnetz im Wesentlichen auf nationalen Planungen beruht, sollte bezüglich der Karten der Hinweis aufgenommen werden, dass es sich um keine abschließende Definition handelt.
22. Er hält ungeachtet der grundsätzlichen Fragestellung, ob die von der Kommission für die TEN-V-Leitlinien gewählte Rechtsform einer Verordnung angemessen ist, die Modifizierung von Teilbereichen des Gesamtpakets der Vorschläge der Kommission zur Revision der TEN-V und ihrer Finanzierung für geboten. Dabei sollten u. a. folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden.
23. Der Ermittlung der vorgeschlagenen Kernnetzkorridore fehlt eine Transparenz, wie sie in der Bundesrepublik im Rahmen der Aufstellung der Bundesverkehrswegeplanung gegeben ist. Methodische Transparenz einerseits sowie unmittelbare Einbindung der Mitgliedstaaten (in der Bundesrepublik unter Beteiligung der Länder) bei der Definition von Korridoren sind geboten. Die aktuelle Gestaltung und zukünftige Fortschreibung kann daher nur in Überein-

stimmung mit den Mitgliedstaaten erfolgen.

24. Die innerhalb der Korridore von der Kommission identifizierten und damit prioritär zu fördernden Ausbau-Projekte (pre-identified sections) müssen hinsichtlich der verkehrs-, umwelt- und energiepolitischen Zielsetzungen der Länder überprüft, angepasst und ergänzt werden können.
25. Die Vorschläge der Kommission sollten derart abgeglichen werden, dass sie mit dem europäischen Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr und mit den ERTMS-Korridoren so weit wie möglich in Korrelation zu setzen sind.
26. Ko-Finanzierungsmittel der Gemeinschaft müssen prinzipiell für alle Verkehrsträger, die in den "Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes" enthalten sind, bereitgestellt werden. Verkehre über Seehäfen sind grundsätzlich den anderen grenzüberschreitenden Verkehren gleichzustellen.
27. Ko-Finanzierungsmittel der Gemeinschaft müssen grundsätzlich wettbewerbsneutral vergeben werden und dürfen nicht einseitig in den bestehenden Wettbewerb zwischen europäischen Standorten eingreifen.
28. Das vorgeschlagene Instrument der Projektanleihe muss auf seine Verkehrsträgerneutralität hin überprüft werden sowie auf seine Auswirkungen auf die Gesamtnetzentwicklung.
29. Artikel 14 Buchstabe b sollte dahingehend geändert werden, dass nicht nur die Folgen des durch den Schienenverkehr verursachten Lärms, sondern der Verkehrslärm selbst von der Vorschrift erfasst werden. Mit einer solchen Ergänzung soll klargestellt werden, dass in erster Linie der Schienenlärm an der Quelle gemindert werden muss.
30. Unabhängig von der Grundsatzproblematik der für die TEN-V-Leitlinien gewählten Rechtsform ist die Stimmigkeit der Zielvorgaben in Artikel 36 zu überprüfen und dahingehend anzupassen, dass Betrieb und Neubau von ausschließlich oder auch dem Güterverkehr dienender Schieneninfrastruktur in Städten und Ballungsräumen nicht a priori ausgeschlossen werden oder einer

zusätzlichen Legitimationsverpflichtung über schon bestehende planungsrechtliche Verpflichtungen hinaus unterliegen. Sinnvoll wäre es, wenn zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere an bestehenden Strecken in städtischen Ballungsgebieten aus europäischen Mitteln ko-finanziert werden könnten.

31. In Artikel 39 Buchstabe e sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass die externen Kosten nur gesenkt werden können, wenn die dort genannten Auswirkungen wie Verschmutzungen, Lärm, Verkehrsüberlastung und Gesundheitsschäden selbst gemindert werden. Dies sollte in der Formulierung des Artikels zum Ausdruck kommen; denn die derzeitige Textfassung verkehrt in diesem Zusammenhang Ursachen und Wirkung.

32. Zu Artikel 42 bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass im Verordnungsvorschlag eine Ermächtigungsgrundlage für die Mitgliedstaaten zur Gewährleistung von Lärmschutz an Strecken des TEN ergänzt wird. Werden nach den Berechnungen gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG an bestehenden Eisenbahnstrecken die jeweils für neue Strecken geltenden Lärmgrenzwerte überschritten, sollten die Mitgliedstaaten berechtigt werden, betriebliche Beschränkungen für Fahrzeuge vorzunehmen, die die Grenzwerte nach TSI Lärm (Tabelle 1) für erneuerte und umgerüstete Wagen überschreiten. Entsprechend vorgesehene Einschränkungen sind langjährig im Voraus anzukündigen.

Anders als im Luftverkehr, wo die Richtlinie 2002/49/EG eine rechtliche Grundlage für betriebliche Einschränkungen zur Gewährleistung des Lärmschutzes schafft, fehlt eine entsprechende EU-rechtliche Ermächtigung bisher für den Schienenverkehr. Bis zu einer entsprechenden gesonderten EU-rechtlichen Regelung sollten daher die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, unter bestimmten Voraussetzungen betriebliche Einschränkungen vorzunehmen.

33. Nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe b des Vorschlags über die TEN-V-Leitlinien muss die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes zusätzlich zu den Anforderungen des Gesamtnetzes die Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen erfüllen. Der sinnvolle Aufbau von LNG-Tankstellen in Seehäfen ist jedoch abhängig von den technischen Möglichkeiten der Nutzung dieser Kraftstoffe in der Seeschifffahrt. Daher sollte die lokal nachzuweisende Verfügbarkeit derartiger Kraftstoffe nicht schon jetzt als

Anforderung für die Aufnahme von Seehäfen in das Kernnetz zwingend vorgeschrieben werden.

34. In Artikel 53 Absatz 3 Buchstabe b sollte sichergestellt werden, dass die Durchführungsbeschlüsse der Kommission primär auf die Senkung von Treibhausgasemissionen und Lärm nebst dadurch verursachter externer Kosten sowie Maßnahmen zur Förderung neuer Technologien im Bereich Verkehrs- und Kapazitätsmanagement und deren Einführung abzielen und die Senkung externer Kosten nur eine Folge hiervon ist; denn die externen Kosten können nur gesenkt werden, wenn die genannten Auswirkungen wie Treibhausgasemissionen und Lärm selbst gemindert werden. Dies sollte in der Formulierung des Artikels zum Ausdruck kommen.
35. Der Bundesrat hält es für geboten, dass die transeuropäischen Korridor-
ausweisungen sich primär an bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrs-
beziehungen orientieren, die schon heute wesentliche Beiträge zum ökonomischen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft leisten. Zu beachten ist dabei auch die Herstellung von Verbindungen zwischen den Korridoren.
36. In diesem Sinne müssen sich über die Korridore insbesondere alle wesentlichen
Güterströme abbilden lassen. Insofern:
 - ist der Korridor "5. Helsinki - Valetta" bei Beschreibung sowie kartographischer Darstellung im Kernnetz im Bereich Verkehr im Hinblick auf real existierende Verkehre dergestalt zu modifizieren, dass auch die Verknüpfung Nürnberg - Berlin im Rahmen dieser Eisenbahnanbindung sowie die Verbindung über die Schweiz, über Dortmund - Hagen - Gießen - Frankfurt - Mannheim/Hannover - Frankfurt - Mannheim nach Basel und weiter Richtung Süden, berücksichtigt werden;
 - ist der Korridor "5. Helsinki - Valetta" so zu modifizieren, dass die Seehäfen Bremerhaven und Wilhelmshaven vom Kernnetz-Status in den Korridorstatus integriert werden;
 - ist weiterhin der Korridor 5 "Helsinki - Valetta" im Abschnitt Nürnberg - München - Brenner durch die Straßenverbindung Plzeň - Straubing - Mühldorf zu ergänzen;

- ist im Korridor 5 "Helsinki - Valetta" die Bundesautobahn A 44 Kassel - Herleshausen als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes beizubehalten und in das Kernnetz aufzunehmen;
- ist beim Korridor "6. Genova - Rotterdam" die Eisenbahnlinie zwischen Basel und Köln über Strasbourg - Karlsruhe - Rhein/Neckar - Rhein/Main - Mittelrheinachse wegen der laufenden Untersuchungen des Abschnitts zwischen Rhein/Main-Gebiet und Köln/Bonn vollständig zu berücksichtigen.

Angesichts der Entwicklung des Schienengüterverkehrs müssen Engpässe im Abschnitt Basel - Karlsruhe - Rhein/Neckar - Rhein/Main - Mittelrheinachse - Köln verhindert und die Anbindung des Hafens Antwerpen ("Eiserner Rhein") im Rahmen des Kernnetzkorridors 6 sichergestellt werden. Zudem gilt es, die mit dem Schienengüterverkehr verbundene Lärmproblematik im Mittelrheintal und im Oberrheintal durch Verkehrsverlagerungen auf weniger lärmproblematische Trassen abzumildern.

Über den Untersuchungsraum der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeschriebenen Studie hinaus sollte - ungeachtet des vorgesehenen viergleisigen Neu- und Ausbaus der Rheintalbahn - in Absprache mit Frankreich auch linksrheinisch nach Möglichkeiten gesucht werden, um den erwarteten starken Anstieg des Güterverkehrs langfristig bewältigen zu können. Ferner muss durch den Aus-/Neubau einer Schienenverbindung die Anbindung des Hafens Antwerpen verbessert werden, weil es sich hierbei um eine zentrale Schienengüterverbindung zur Anbindung der ZARA-Häfen an das deutsche Hinterland handelt.

- ist der Korridor 10 "Strasbourg - Donau" nach der Zeile München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg für die Schienenverbindung um eine Zeile für die zweibahnig-vierstreifige Straßenverbindung München - Mühldorf - Passau zu ergänzen. Hier sind Teilabschnitte in Planungen, im Bau bzw. fertig gestellt.

37. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung des Weiteren, in den jeweiligen Anlagen der beiden Entwürfe - ggf. im Einvernehmen mit den europäischen Nachbarländern - auf die folgenden Ergänzungen hinzuwirken:

Zum Schienennetz

- Die Kartendarstellungen sind um das Merkmal "Ausbau erforderlich" auf Strecken des Kern- bzw. Gesamtnetzes, die den geforderten Ausbauzustand, insbesondere die Elektrifizierung, noch nicht aufweisen, zu ergänzen:
 - Nürnberg - Marktredwitz - Hof - Schirnding Grenze (auch im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten)
 - Regensburg - Marktredwitz
 - Schwandorf - Furth i. Wald.
- Die folgenden Schienenstrecken sind in das Kernnetz aufzunehmen:
 - "Gäubahn": Stuttgart - Singen - Zürich (Verbindung des Knotens Stuttgart mit der Schweiz bzw. Knoten in Italien und Frankreich)
 - "Südbahn": Ulm - Friedrichshafen - Lindau (Verbindung des Knotens Nürnberg mit der Schweiz bzw. Knoten in Italien und Frankreich)
 - "Tauernbahn": Salzburg - Villach (Verbindung der definierten Knoten München, Triest, Koper, Ljubljana sowie Dobova als festgelegtem Grenzübergang nach Kroatien)
 - "Allgäubahn": München - Lindau - Zürich (Verbindung des Knotens München mit der Schweiz bzw. Knoten in Italien und Frankreich)
- Folgende Schienenstrecke ist als Ergänzung in das Gesamtnetz aufzunehmen:
 - Teilstück Glauchau - Zwickau - Werdau (Das Teilstück ist Bestandteil der sächsisch-bayerischen Eisenbahnverbindung Dresden-Hof-Nürnberg (Sachsen-Franken-Magistrale); es fehlt in der Kartendarstellung).

Zum Straßennetz

- Die Autobahn A4 ab Dresden in westlicher Richtung Jena ist ergänzend in das Kernnetz aufzunehmen. Dieses sechsspurig ausgebaute Autobahnteilstück gehört zur direkten Verbindung von Frankfurt/Main über Erfurt, Jena nach Breslau in Polen. Auf Grund dieser internationalen West-Ost-Bedeutung sollte eine Einordnung in das Kernnetz erfolgen.

Zu Binnenhäfen bzw. Terminals

- Das Grundnetz ist um folgende Binnenhäfen bzw. Terminals zu ergänzen:
 - Nürnberg (Binnenhafen und Schiene-Straße-Terminal)
 - Regensburg (Schiene-Straße-Terminal)
 - Würzburg (Binnenhafen)
 - Schweinfurt (Binnenhafen)
 - Bamberg (Binnenhafen)
 - Passau (Binnenhafen)

Zur BR-Drucksache 650/11

38. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission mit den vorliegenden Leitlinien weiterhin die Schaffung eines leistungsfähigen TEN-V vorantreiben möchte und dabei neben Wirtschafts- und Wettbewerbsaspekten auch Kriterien wie Nachhaltigkeit, Sicherheit, Gefahrenabwehr und Qualität berücksichtigt.
39. Der Geltungsbereich der Verordnung ist jedoch nicht strikt auf die TEN-V beschränkt, er wird vielmehr in bestimmten Bereichen unverhältnismäßig ausgedehnt. In diesem Zusammenhang weist der Bundesrat darauf hin, dass der Geltungsbereich strikt auf die TEN-V zu begrenzen ist sowie die Kompetenzen für die Bereiche öffentlicher Nahverkehr (Artikel 4) und Ausrüstung von Güterterminals (hier u. a. in den Bereichen Binnen-, Seehäfen, Flughäfen) in den Mitgliedstaaten respektive bei den Ländern liegen.
40. Der Bundesrat wendet sich gegen Einschränkungen der Beteiligung der Mitgliedstaaten gegenüber den derzeit geltenden TEN-V-Leitlinien. So ist für die Ernennung der Europäischen Koordinatoren nur noch die Anhörung, nicht mehr das Einvernehmen der beteiligten Mitgliedstaaten vorgesehen. Außerdem bedürfen die der Kommission zustehenden "angemessenen Maßnahmen" bei Verzögerung nicht mehr des Benehmens mit dem Ausschuss für die Überwachung der Leitlinien, in dem die Mitgliedstaaten vertreten sind.

41. Der Bundesrat sieht die erhöhten qualitativen Anforderungen an die von den Mitgliedstaaten zu gewährleistenden Infrastrukturen unter den bestehenden Budgetrestriktionen kritisch.
42. In den Anhängen I bis III werden die zentralen TEN-V-Projekte aufgelistet. Der Bundesrat erhebt Bedenken gegen die Möglichkeit einer Anpassung der Anhänge im Wege delegierter Rechtsakte, wodurch u. a. Vorhaben neu aufgenommen oder nicht mehr förderfähige Vorhaben ausgeschlossen werden können.
43. Gemäß dem Vorschlag der Kommission sollen für die Finanzierung von Netzinfrastrukturen im Zeitraum von 2014 bis 2020 insgesamt 50 Milliarden Euro bereitgestellt werden, davon im Rahmen der CEF 21,7 Milliarden Euro für die Verkehrsnetze und zusätzlich 10 Milliarden Euro im Kohäsionsfonds für Verkehrsinfrastrukturen. Für die Errichtung der Projekte (Kernnetz 2030, Grundnetz 2050) werden darüber hinaus konkrete Termine vorgegeben. Es bleibt offen, ob die EU-Mittel zur vollständigen Ausfinanzierung der Projekte ausreichen, welche Eigenanteile von den Mitgliedstaaten zu erbringen sind und ob diese unter den Konsolidierungsnotwendigkeiten in den öffentlichen Haushalten überhaupt geleistet werden können. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass das Ausbauvolumen auf den finanzierbaren Rahmen begrenzt wird und keine Termine für dessen endgültige Fertigstellung vorgegeben werden.

Zur BR-Drucksache 656/11

44. Der Bundesrat begrüßt es, dass die Kommission eine stärkere Unterstützung von transeuropäischen Energieinfrastrukturprojekten und Breitband-Hochgeschwindigkeitsnetzen beabsichtigt. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, dass solche Netze in vielen Regionen nicht ohne öffentliche Unterstützungsmaßnahmen entstehen werden.
45. Der Bundesrat bittet um Klarstellung, dass der Fokus der Maßnahmen nicht schwerpunktmäßig im Bereich transeuropäischer Netze liegen kann. Vielmehr liegt das Problem beim Aufbau von Hochgeschwindigkeitsnetzen weit überwiegend in fehlenden regionalen Netzen, also in der "letzten Meile".

Darauf sollten die von der EU vorgesehenen Maßnahmen konzentriert werden; Förderungen von Backbone-Netzen (überregionale Transportnetze) und Backhaul-Netzen (regionale Verbindungsnetze) sollten unbeschadet dessen im Bedarfsfall (z. B. bei Projekten im grenznahen Bereich) möglich sein. Der Begriff des "europäischen Mehrwerts" sollte deutlich erkennbar auf regionale Netze Anwendung finden.

46. Er bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass klargestellt wird, dass die Haftung der Union bei allen Maßnahmen im Rahmen der CEF, auch bei den innovativen Finanzierungsinstrumenten, auf den ursprünglichen Beitrag der Union begrenzt bleibt.
47. Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Zusammenhänge zwischen der CEF-Förderung und der Förderung von Breitbandprojekten aus den Strukturfonds bzw. dem Kohäsionsfonds deutlicher herauszustellen. Eine Kombination aus beiden Förderansätzen sollte grundsätzlich möglich sein. Die CEF-Förderung sollte nicht nur aus innovativen Finanzierungsinstrumenten bestehen, sondern auch aus Zuschüssen.
48. Er bittet darum, den Bedarf an der Förderung digitaler Dienste noch einmal zu überprüfen. Denkbar wäre es, die Förderung davon abhängig zu machen, dass damit die Nutzung der zu schaffenden Breitbandnetze substantiell verbessert wird.
49. Der Bundesrat hält es dringend für erforderlich, dass die Mitgliedstaaten und in Deutschland die Länder maßgeblichen Einfluss auf die Auswahl der aus CEF zu fördernden Breitbandprojekte haben. Des Weiteren sollte eine gleichmäßige Aufteilung der CEF-Mittel auf die Mitgliedstaaten vorgesehen und ein "Windhundverfahren" vermieden werden. Ein entsprechendes Verfahren für die Auswahl und Aufteilung der Projekte auf die Mitgliedstaaten ist in die Verordnung aufzunehmen. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang, den größeren Teil der Mittel auf die Mitgliedstaaten nach festen Quoten zu verteilen und den Rest in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben.

50. Der Bundesrat hat darüber hinaus folgende Hinweise:

- Art, Inhalt und Umfang von Nationalen Hochgeschwindigkeitsplänen sollten im Ermessen der Mitgliedstaaten liegen.
- Breitbandprojekte sollten auch von kommunalen Trägern durchgeführt und gefördert werden können, soweit dies beihilferechtlich zulässig ist.
- Breitbandprojekte sollten auch dann gefördert werden können, wenn sie nur ein kleineres Investitionsvolumen (z. B. mindestens 20 Millionen Euro) umfassen, wobei eine über Gemeindegrenzen hinausgehende Kooperation als Fördervoraussetzung vertretbar und sinnvoll erscheint. Eine ausschließliche Förderung von Großprojekten ist abzulehnen.
- Breitbandprojekte sollten auch dann gefördert werden können, wenn sie eine Bandbreite unterhalb von 100 Mbit/s im Download umfassen. Eine Mindestbandbreite von 30 Mbit/s erscheint sinnvoll.
- Bei Kartierungsmaßnahmen und sonstigen Voruntersuchungen sollte auf in den Mitgliedstaaten vorhandene Unterlagen und Verfahren zurückgegriffen werden (in Deutschland z. B. auf den Breitbandatlas und den Infrastrukturatlas). In jedem Fall sollte der Aufwand für derartige Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden; unnötige Zeitverzögerungen bis zum tatsächlichen Beginn des eigentlichen CEF-Programms sollten vermieden werden.

Zu Artikel 20

51. Delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge der Verordnung sind aus Sicht des Bundesrates nicht vertretbar.

52. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den weiteren Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass die vorgesehene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gestrichen wird.

Direktzuleitung der Stellungnahme

53. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.