

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

#### **zu der Unterrichtung**

**– Drucksache 19/3112 Nr. A.44 –**

#### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

**KOM(2018) 277 endg.; Ratsdok. 9075/18\***

**hier: Begründete Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon (Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit)**

#### **A. Problem**

Der Verordnungsvorschlag verletzt die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit. Das Ziel der im Verordnungsentwurf vorgesehenen Maßnahmen, nämlich eine Straffung und Beschleunigung von Infrastrukturplanung, kann entweder auf zentraler oder aber auf regionaler oder lokaler Ebene von den Mitgliedstaaten ausreichend verwirklicht werden, ohne dass zwingend eine einzige zuständige Behörde von jedem Mitgliedstaat benannt werden muss. Der Entwurf ist daher nicht mit dem in Art. 5 Abs. 3 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

Gerade in föderalen Staaten könnte die gegenüber der EU zu benennende einzige zuständige Behörde die Prüfung von Anträgen in der Regel nur an andere zuständige Behörden delegieren. Diese Delegation führt per se nicht zu einem Zeitgewinn, sondern vielmehr womöglich zu einer Verzögerung. Der vorgeschlagenen Maßnahme fehlt es also auch an der für die Verhältnismäßigkeit nötigen Geeignetheit. Die Begründung der Kommission für die Wahl der Verordnung als Form des Rechtsakts ist im vorliegenden Fall, in dem unmittelbar in mitgliedstaatliche Verwaltungsverfahren eingegriffen werden soll, klar unzureichend. Daher ist auch das Verhältnismäßigkeitsprinzip verletzt.

---

\* Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind in der bundestags-internen EU-Datenbank EuDoX unter Ratsdok. 9075/18 abrufbar.

**B. Lösung**

Annahme einer Entschließung, mit der festgestellt wird, dass der Verordnungsvorschlag die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon verletzt.

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**C. Alternativen**

Verzicht auf die Feststellung einer Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/3112 A.44 folgende Entschließung gemäß Protokoll Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon in Verbindung mit § 11 Integrationsverantwortungsgesetz anzunehmen, mit der er die Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit rügt:

- „1. Der Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur raschen Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes KOM (2018) 277 endg. verletzt die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.

Begründung:

Der Bundestag teilt das von der Kommission verfolgte Ziel, die Vollendung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes voranzutreiben. Der vorgelegte Verordnungsvorschlag verletzt aber das Subsidiaritätsprinzip:

Struktur und Organisation nationaler Behörden ist Sache der Mitgliedstaaten. Sie spiegelt häufig regionale Besonderheiten und Bedürfnisse wider, denen mit einer unterschiedslos für alle Mitgliedstaaten verbindlichen Regelung nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Das Ziel der im Verordnungsentwurf vorgesehenen Maßnahmen, nämlich eine Straffung und Beschleunigung von Infrastrukturplanung, kann entweder auf zentraler oder aber auf regionaler oder lokaler Ebene von den Mitgliedstaaten ausreichend verwirklicht werden, ohne dass zwingend eine einzige zuständige Behörde von jedem Mitgliedstaat benannt werden muss. Der Entwurf ist daher nicht mit dem in Art. 5 Abs. 3 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

Zusätzlich ist die Verletzung des Verhältnismäßigkeitsprinzips zu rügen. Das Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu straffen und zu beschleunigen, kann mit der vorgeschlagenen Bündelung und damit der Festlegung der zuständigen Behörde durch Gemeinschaftsrecht nicht erreicht werden. Vielmehr können die Vorgaben hinsichtlich des Vorrangstatus von Projekten (Art. 3), Behördenstruktur (Art. 5) oder Verfahrensvorschriften (Art. 6) eine Regelungsdichte mit sich bringen, die tendenziell zu Verzögerungen führt, anstatt zu den beabsichtigten Beschleunigungen. Gerade in federalen Staaten könnte die gegenüber der EU zu benennende einzige zuständige Behörde die Prüfung von Anträgen in der Regel nur an andere zuständige Behörden delegieren. Diese Delegation führt per se nicht zu einem Zeitgewinn, sondern vielmehr womöglich zu einer Verzögerung. Der vorgeschlagenen Maßnahme fehlt es also an der für die Verhältnismäßigkeit nötigen Geeignetheit.

Außerdem ist nicht ersichtlich, weshalb eine Regelung in Form einer Verordnung vorgenommen werden muss. Aus den geschilderten Gründen würde den Besonderheiten in den Mitgliedstaaten wesentlich besser Rechnung getragen, wenn sie auf der Basis einer Richtlinie bei der nationalen Umsetzung eben diese Besonderheiten berücksichtigen könnten.

Bezüglich der Wahl der Rechtsform eines EU-Rechtsaktes entscheiden gem. Art. 296 Abs. 1 AEUV, sofern die Art des zu erlassenden Rechtsaktes von

den Verträgen nicht vorgegeben ist, die Organe darüber von Fall zu Fall unter Einhaltung der geltenden Verfahren und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit. Gem. Art. 5 Abs. 4 EUV gilt, dass die konkrete Art des Rechtsakts nicht über das zur Zielerreichung erforderliche Maß hinausgehen darf. Art. 5 Abs. 4 EUV zielt insoweit auf den Schutz der Regelungsbefugnisse der Mitgliedstaaten ab. Ein Rechtsakt sollte in der Form erlassen werden, der die mitgliedstaatliche Autonomie am meisten schont. Dabei geht es sowohl um die Reichweite als auch um die Regelungsdichte eines Rechtsakts. Die Begründung der Kommission für die Wahl der Verordnung als Form des Rechtsakts ist im vorliegenden Fall, in dem unmittelbar in mitgliedstaatliche Verwaltungsverfahren eingegriffen werden soll, klar unzureichend.

Daher ist das Verhältnismäßigkeitsprinzip verletzt.

2. Der Deutsche Bundestag bittet seinen Präsidenten, diesen Beschluss der Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat zu übermitteln.“

Berlin, den 4. Juli 2018

#### **Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Kirsten Lühmann**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Kirsten Lühmann

### I. Überweisung

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/3112 Nr. A.44** (KOM(2018) 277 endg.; Ratsdok. 9075/18) wurde am 2. Juli 2018 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Verordnungsvorschlag sollen Verzögerungen bei der Durchführung von TEN-V-Infrastrukturvorhaben verringert werden. Unter anderem soll der Genehmigungsprozess auf maximal drei Jahre begrenzt und eine einzige zuständige Genehmigungsbehörde soll etabliert werden.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse zur Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit / Stellungnahme gemäß § 93a Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat die Unterrichtung KOM (2018) 277 endg., Ratsdok. 9075/18 in seiner 14. Sitzung am 27. Juni 2018 – vorbehaltlich der Überweisung – im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)69.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat die Unterrichtung KOM (2018) 277 endg., Ratsdok. 9075/18 in seiner 14. Sitzung am 27. Juni 2018 – vorbehaltlich der Überweisung – im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beraten und hat mitgeteilt, er habe im Hinblick auf die Frage der Einhaltung der Grundsätze der Subsidiarität keine Bedenken.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** – der zuvor auch um eine Stellungnahme gemäß § 93a Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung gebeten worden war –, hat die Unterrichtung KOM (2018) 277 endg., Ratsdok. 9075/18 in seiner 14. Sitzung am 27. Juni 2018 – vorbehaltlich der Überweisung – im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beraten, hat die Bitte um eine Stellungnahme gemäß § 93a Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung in seiner Sitzung aufgegriffen und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)69.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat die Unterrichtung KOM (2018) 277 endg., Ratsdok. 9075/18 in seiner 14. Sitzung am 27. Juni 2018 – vorbehaltlich der Überweisung – im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit die Annahme des Antrags nach § 93a der Geschäftsordnung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)69.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Unterrichtung auf Drucksache 19/3112 Nr. A.44 in seiner 15. Sitzung am 27. Juni 2018 – vorbehaltlich der Überweisung – im Hinblick auf die Frage der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beraten. Der Zeitpunkt der Beratung war im Hinblick auf die Haushaltswoche in der 27. KW und den Ablauf der Subsidiaritätsfrist am 3. September 2018 (also vor dem Ende der Sommerpause) gewählt.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)69)

„Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

zu dem Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(2018) 277 final; Ratsdok. 9075/18

Hier: Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon (Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit)

Der Ausschuss wolle beschließen:

In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache -KOM-Nr. (2018) 277 final.; Ratsdok.-Nr.: 9075/18 wolle der Bundestag folgende Entschließung gemäß Protokoll Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon i. V. m. § 11 Integrationsverantwortungsgesetz annehmen:

Der Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes KOM(2018) 277 verletzt die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.

Begründung:

Mit der vorgesehenen Bündelung von Genehmigungsverfahren (nach deutschem Recht in der Regel Planfeststellungsverfahren) bei einer einzigen Behörde pro Mitgliedstaat (Artikel 5 des Verordnungsvorschlags) greift die Kommission unmittelbar in das Hoheitsrecht jedes Mitgliedstaates ein, sein Verwaltungsverfahrenrecht einschließlich der Behördenorganisation selbst zu regeln.

Berlin, den 27 Juni 2018.“

Der Antrag wurde durch den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Über die Absicht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, in Bezug auf die Vorlage Ratsdok.-Nr. 9075/18 – vorbehaltlich der noch ausstehenden Überweisung der Vorlage – dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, eine Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon (Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit) abzugeben, mit der eine Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gerügt wird, wurde daraufhin der Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union gemäß § 93a Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung mit Schreiben vom 27. Juni 2018 unterrichtet.

In seiner Sitzung am 4. Juli 2018 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die – zwischenzeitlich überwiesene – Vorlage erneut beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dieser Sitzung eine neue Fassung ihres Entschließungsantrags (Ausschussdrucksache 19(15)70) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. Weiterhin hat die Fraktion der AfD folgenden Antrag (Ausschussdrucksache 19(15)74 neu) eingebracht:

*„Änderungsantrag**der Abgeordneten Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel und Wolfgang Wiehle**zum Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats über eine Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**Kom(2018) 277 final; Ratsdok. 9075/18**Ausschussdrucksache 19(15)70**Der Ausschuss wolle beschließen:**Der Beschlussantrag wird ergänzt um einen Punkt*

- 1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Bundesrat und Deutschen Bundestag Vorschläge für eine raschere Verwirklichung von Großprojekten und transeuropäischen Verkehrsprojekten vorzulegen. Dieses kann auch Vorschläge beinhalten zur Änderung des bundesdeutschen Planungs- und Genehmigungsrechts für Großprojekte. Die Vorschläge der EU Kommission sind zu prüfen und in nationales Recht zu überführen. Der Vorantragsabschnitt, von Beginn des Genehmigungsverfahrens bis Einreichung der vollständigen Antragsunterlagen einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung, soll zukünftig zwei Jahre nicht überschreiten.*

*Begründung**CDU/CSU und SPD haben sich in ihrem Koalitionsvertrag zu folgendem verpflichtet:**„Langwierige und bürokratische Planungs- und Genehmigungsverfahren sind ein massives Hindernis für neue Investitionen in Betriebe und neue Infrastrukturen. Dies wirkt sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschlands aus, gerade auch für kleinere und mittlere Unternehmen. Wir werden das Planungs- und Genehmigungsrecht daher umfassend auf Beschleunigungs- und Entbürokratisierungsmöglichkeiten überprüfen. EU-Regelungen werden wir 1:1 umsetzen. Ebenso wollen wir uns auf EU-Ebene für eine Reduzierung von Bürokratiebelastungen bei Planungs- und Genehmigungsverfahren einsetzen.“**Mit diesem Änderungsantrag wird dem Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD zur Durchsetzung verholfen; dies erfolgt nicht nur aus Gründen der politischen Glaubwürdigkeit, sondern aus Gründen einer wirtschafts- und verkehrspolitischen Notwendigkeit.**Berlin, den 03. Juli 2018**Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek“.*

In der Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD ihren Antrag auf Ausschussdrucksache 19(15)70 dahingehend erweitert, dass in Nr. 2 der Entschließung auch eine Übersendung an den Rat und das Europäische Parlament vorgesehen werden soll.

Die **Fraktion der CDU/CSU** schloss sich den Ausführungen der Fraktion der SPD an.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, dass der Vorschlag der EU-Kommission unrechtmäßig in die Befugnisse der Mitgliedstaaten zur Festlegung ihrer Verwaltungsstruktur eingreife, indem vorgeschrieben werden solle, dass für TEN-V-Projekte nur eine einzige Genehmigungsbehörde je Mitgliedstaat zulässig sein solle. Der Vorschlag sei zudem nicht verhältnismäßig, da man das Ziel der Planungsbeschleunigung auch erreichen könne, ohne dermaßen in die Verwaltungsorganisation der Mitgliedstaaten einzugreifen. Die EU habe nicht das Recht, in dieser Weise die Hoheitsbefugnisse der Mitgliedstaaten einzuschränken. Den Änderungsantrag der Fraktion der AfD lehne sie ab, da – auch nach Auffassung damit befasster Planerinnen und Planer – eine gesetzeskonforme Planung nicht innerhalb von zwei Jahren durchzuführen sei. Dies könne man im Hinblick auf europäische Rechtsnormen auch nicht durch Gesetzesänderungen beeinflussen.

Die **Fraktion der AfD** bekundete, sie unterstütze den Koalitionsantrag im Grundsatz. Positiv sei in dem Vorschlag der Kommission aber zu bewerten, dass sie feststelle, dass die Planungsverfahren zu langwierig seien. Sie

verwies auf die Ausführungen im Koalitionsvertrag zur Planungsbeschleunigung, in dem gesagt werde, dass sich die langen Planungszeiten nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auswirkten. Sie sei der Auffassung, dass es sehr wohl möglich sei, Planungen in einem Zeitraum von zwei Jahren abzuschließen, wie es der Vorschlag der Kommission vorsehe. Um das zu erreichen, müsse man die Gesetze entsprechend anpassen.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie könne dem Antrag der Koalitionsfraktionen nicht folgen. Es sei inkonsequent, wenn die Koalition immer von Planungsbeschleunigung spreche, sie entsprechende Vorschläge der Kommission dann aber ablehne. Die Bedenken, dass die Festlegungen des Kommissionsvorschlags zur Verwaltungsorganisation unzulässig in die Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten eingreifen würden, teile man hier nicht. Es sei ausdrücklich die Möglichkeit einer Delegation von Verwaltungsaufgaben an andere Behörden vorgesehen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, man unterstütze den Antrags der Koalitionsfraktionen, denn eine Planungsbeschleunigung um ihrer selbst willen sei nicht sinnvoll. Wichtig sei bei der Planung von Verkehrsprojekten eine angemessene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Man könne Planungen in diesem Sinne auch so vorbereiten, dass man in angemessenen Zeiträumen zu vernünftigen Ergebnissen komme. Den Antrag der Fraktion der AfD lehne man ab; er sei zu ihren Zielsetzungen konträr.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, die von der Kommission verfolgten Ziele seien grundsätzlich positiv zu bewerten; ihren Vorschlag könne man unterschiedlich interpretieren. Jedenfalls sehe man aber die Verhältnismäßigkeit durch den Vorschlag der Kommission nicht als verletzt an, denn er betreffe nicht generell die Planung von Verkehrsprojekten, sondern nur einen begrenzten Bereich. Die Kommission wolle zudem auch nicht festlegen, welche Behörde zuständig sein solle.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)74 neu mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt. Er hat den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)70 (in der mündlich geänderten Fassung) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Es wurde klar gestellt, dass Grundlage der Beschlussempfehlung allein der (ergänzte) Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)70 sein soll.

Berlin, den 4. Juli 2018

**Kirsten Lühmann**  
Berichterstatteerin





Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Mai 2018  
(OR. en)

9075/18

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0138 (COD)**

---

---

**TRANS 212  
IA 137**

### **VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 277 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 277 final.

Anl.: COM(2018) 277 final



Brüssel, den 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des  
transeuropäischen Verkehrsnetzes**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der technologische Wandel berührt alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert damit das Leben der EU-Bürger. Der Verkehr ist davon nicht ausgenommen. Neue Technologien sorgen für einen Umbruch in der Mobilitätslandschaft. Vor diesem Hintergrund stehen die EU und ihre Industriezweige vor der schwierigen Aufgabe, in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Dekarbonisierung weltweit eine führende Rolle zu übernehmen. Deshalb hat die Kommission einen umfassenden Ansatz gewählt, um sicherzustellen, dass die Mobilitätspolitik der EU in Form der drei Mobilitätspakete „Europa in Bewegung“ diesen politischen Prioritäten gerecht wird.

Im Anschluss an die Strategie für emissionsarme Mobilität verabschiedete die Kommission im Mai und im November 2017 zwei Mobilitätspakete. In diesen Paketen wird eine positive Agenda vorgestellt, mit der die Strategie für emissionsarme Mobilität umgesetzt und ein reibungsloser Übergang zu einer sauberen, wettbewerbsfähigen und vernetzten Mobilität für alle erreicht werden soll. Das Europäische Parlament und der Rat sollten für eine zügige Annahme dieser Vorschläge sorgen.

Diese Initiative ist Bestandteil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, das zur Umsetzung der neuen Strategie für die Industriepolitik von September 2017 beiträgt und mit dem Europa endgültig in die Lage versetzt werden soll, die Vorteile, die die Modernisierung der Mobilität bietet, umfassend zu nutzen. Dabei kommt es darauf an, dass das Mobilitätssystem von morgen für alle EU-Bürger sicher, sauber und effizient ist. Das Ziel besteht darin, die Mobilität in Europa sicherer und zugänglicher zu gestalten, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu steigern, europäische Arbeitsplätze zu sichern, und umweltfreundlicher zu handeln und sich besser auf die Erfordernisse des Klimaschutzes einzustellen. Dazu bedarf es des uneingeschränkten Engagements der EU, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger, und zwar nicht zuletzt im Hinblick auf die Aufstockung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Im Mittelpunkt der Prioritäten der Kommission stehen die Ankurbelung des Wirtschaftswachstums und die Förderung von Investitionen in die Realwirtschaft. Mit der Investitionsoffensive für Europa<sup>1</sup> zur operativen Umsetzung dieser übergreifenden Zielsetzung werden drei Ziele verfolgt: die Mobilisierung von Finanzmitteln für die Realwirtschaft, die Gewährleistung von Sichtbarkeit und technischer Unterstützung für Investitionsvorhaben und die Verbesserung des Regulierungsrahmens für Investitionen.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur leisten einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung dieser Ziele. So wird insbesondere erwartet, dass die Vollendung des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und seiner Korridore bis 2030 EU-weit ein BIP-Wachstum um zusätzlich 4,5 Billionen EUR oder 1,8 % anstoßen und 13 Millionen Arbeitsjahre schaffen würde.<sup>2</sup> Schätzungen zufolge beläuft sich der Investitionsbedarf zur Vollendung des TEN-V-Kernnetzes im Zeitraum von 2021 bis 2030 auf etwa 500 Mrd. EUR

---

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> Delivering TEN-T, Facts & Figures, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), September 2017.

bzw. etwa 1,5 Billionen EUR bei Einbeziehung des TEN-V-Gesamtnetzes und anderer Verkehrsinvestitionen.<sup>3</sup>

Die Erfahrung zeigt, dass die Umsetzung von Vorhaben für das TEN-V-Kernnetz durch komplizierte Verwaltungsverfahren und regulatorische Unsicherheit behindert wird, was zu steigenden Kosten und Verzögerungen führen kann.<sup>4</sup>

Im kürzlich aktualisierten Christophersen-Bodewig-Secchi-Aktionsplan<sup>5</sup> *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Bestmögliche Nutzung neuer Finanzierungsmöglichkeiten für europäische Verkehrsinfrastrukturvorhaben) (2015) wurde die Vereinfachung von behördlichen Genehmigungen, von Genehmigungsvorschriften und anderen Regulierungsverfahren als eine der Empfehlungen benannt, mit denen die Vollendung des TEN-V erleichtert werden soll. Dieser Aktionsplan wurde von den Europäischen Koordinatoren für das TEN-V K. Bodewig und C. Secchi sowie dem ehemaligen Vizepräsidenten H. Christophersen vorgelegt.

Die wirksame Vollendung des TEN-V-Netzes ist für das Funktionieren des Binnenmarktes, die Digitalisierung des Verkehrs sowie den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität von grundlegender Bedeutung.<sup>6</sup> In ihren jüngsten Mitteilungen verwies die Kommission nachdrücklich darauf, dass es notwendig ist, weitere Privatinvestitionen in Sektoren zu mobilisieren, die für die Zukunft Europas von entscheidender Bedeutung sind<sup>7</sup> und in denen der Markt noch immer versagt<sup>8</sup>. Ferner unterstrich sie erneut, dass grenzüberschreitende und nachhaltige Verkehrs- und TEN-V-Infrastrukturen eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung der EU zu einer CO<sub>2</sub>-armen und ressourcenschonenden Wirtschaft bilden.<sup>9</sup>

Die Schaffung eines günstigen Regelungsumfelds und die Einführung effizienter Verfahren stellt nicht nur auf europäischer Ebene eine Herausforderung dar. Auch auf der Ebene der G7

<sup>3</sup> Auf der Grundlage von Rückmeldungen aus den Mitgliedstaaten von Mai 2017. Die CNC-Arbeitspläne und die zugrunde liegenden Studien sind abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en).

<sup>4</sup> Dies trifft auch auf die 30 bereits benannten vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu. Mehrere dieser Vorhaben wurden fertiggestellt, doch einige laufen noch. Die bei vorrangigen Vorhaben gesammelten Erfahrungen zeigen zudem, dass sich Probleme im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren auf die Durchführung verschiedener Vorhaben auswirkten (wie PP17, PP18/30, PP24). „Implementation of the Priority Projects“, November 2012; GD MOVE unter Verwendung der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

<sup>5</sup> H. Christophersen, ehemaliger Vizepräsident der Kommission, Professor K. Bodewig, Europäischer Koordinator, Professor C. Secchi, Europäischer Koordinator in „Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects“ („CBS-Bericht“), Juni 2015, Abrufbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf), Fortschrittsbericht für den Aktionsplan „Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects“, Januar 2018, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), (im Folgenden: „CBS-Fortschrittsbericht“).

<sup>6</sup> In den am 5. Dezember 2017 verabschiedeten Schlussfolgerungen spricht sich der Rat erneut konsequent für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes aus und betont, dass es notwendig ist, diese Politik fortzusetzen, um die Investitionstätigkeit im Verkehrssektor anzukurbeln und zu den globalen Zielen insbesondere im Bereich des Klimaschutzes beizutragen. 15425/17 TRANS 541.

<sup>7</sup> COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> Ergebnisse und Effizienz der Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen in der EU, Studie für das Europäische Parlament, Oktober 2015.

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

wurde erkannt, dass die Komplexität von Rechtsvorschriften die Effizienz von Genehmigungsverfahren beeinträchtigt, worauf insbesondere in der Erklärung der G7-Verkehrsminister hingewiesen wird, die diese auf ihrem Treffen im Juni 2017 in Cagliari verabschiedet hatten. In der Erklärung wird unterstrichen, wie wichtig es ist, die öffentliche Akzeptanz für Infrastrukturvorhaben zu erhöhen, Verwaltungsverfahren effizient zu gestalten und das Regelungsumfeld zu straffen.<sup>10</sup> Die Mitgliedstaaten der EU bemühen sich auch um eine Straffung auf nationaler Ebene<sup>11</sup>.

Das Ziel dieser Initiative besteht darin, Verzögerungen bei der Durchführung von TEN-V-Infrastrukturvorhaben zu verringern. Durch sie wird der Genehmigungsprozess auf maximal drei Jahre begrenzt. Des Weiteren soll die Initiative für größere Klarheit bei den von Vorhabenträgern zu befolgenden Verfahren sorgen, insbesondere was Genehmigungsverfahren, die Vergabe öffentlicher Aufträge und andere Verfahren betrifft.

Die vorliegende Initiative gewährleistet im Hinblick auf die Durchführung von TEN-V-Infrastrukturvorhaben den Zugang zur Justiz. Sie lässt verwaltungsrechtliche Beschwerdeverfahren und gerichtliche Rechtsbehelfe unberührt. Allerdings können die Mitgliedstaaten spezifische Verfahrensvorschriften vorsehen, nach denen z. B. ein missbräuchliches oder unredliches Vorbringen unzulässig ist, und die somit geeignete Maßnahmen darstellen, um die Wirksamkeit des gerichtlichen Verfahrens zu gewährleisten. Bei grenzüberschreitenden Vorhaben ist, wie von den Interessenträgern betont wird, die Vergabe öffentlicher Aufträge besonders problematisch, weil dabei unterschiedliche Rechtsvorschriften angewendet werden müssen. Dies trägt dazu bei, dass die Vorhaben komplizierter und kostenaufwendiger werden. Die Initiative soll die systematische Anwendung eines einzigen Regelwerks bei grenzüberschreitenden Vorhaben ermöglichen, die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführt werden, sofern die beteiligten Mitgliedstaaten nichts anderes beschließen. Ein solches Vorgehen steht im Einklang mit den Zielen, die in der kürzlich verabschiedeten Mitteilung zur Stärkung von Wachstum und Zusammenhalt in den EU-Grenzregionen<sup>12</sup> aufgeführt sind.

Es wird davon ausgegangen, dass die Initiative nicht nur Investitionen ankurbeln und privates Kapital für Infrastrukturen mit hohem europäischen Mehrwert mobilisieren wird, sondern dass sie bei den Bürgern und der Zivilgesellschaft für größere Klarheit sorgen wird, weil sie den Transparenzrahmen für deren Beteiligung an der Planung von TEN-V-Vorhaben stärkt.

Die Initiative wird voraussichtlich mit folgenden spezifischen erwarteten Vorteilen verbunden sein:

- Zeitersparnis: Die Genehmigungsverfahren werden voraussichtlich nicht länger als drei Jahre dauern, was eine beträchtliche Verbesserung im Vergleich zur derzeitigen Situation darstellt.
- Kostenersparnis für Nutzer: Die Kosteneinsparungen für Nutzer werden sich auf über 5 Mrd. EUR belaufen.
- Investitionen: 84 % der gesamten Investitionen in das TEN-V-Kernnetz werden früher getätigt, und zwar vor 2025.

---

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf)

<sup>11</sup> „Strategie Planungsbeschleunigung“ des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

- Reduzierung der externen Auswirkungen des Verkehrs: Einsparungen in Höhe von 700 Mio. EUR, die aus der Reduzierung der Kohlendioxidemissionen, der Lärminderung sowie der Verringerung der Luftverschmutzung, der Verkehrsüberlastung und der Zahl von Unfällen resultieren. Die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen wird auf 2,686 Mio. t im Zeitraum 2018-2030 geschätzt.
- Verwaltungskosten: Die Nettoeinsparungen für Vorhabenträger und Behörden werden sich auf 150 Mio. EUR belaufen.
- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Derzeit existieren keine spezifischen Bestimmungen, die Genehmigungs- und Regulierungsverfahren im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen. Es gibt jedoch ähnliche Bestimmungen, die im Bereich des transeuropäischen Energienetzes (TEN-E) gelten<sup>13</sup>.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Ziele dieser Initiative stehen im Einklang mit der Politik der Union in den Bereichen Verkehr und Binnenmarkt sowie in anderen Bereichen. Durch Straffung der Investitionstätigkeit in der Realwirtschaft regt die Initiative Investitionen an und trägt zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei.

Die Vollendung des TEN-V wird zur Herausbildung eines vertieften und faireren Binnenmarktes beitragen, da das Ziel des TEN-V darin besteht, die Mitgliedstaaten direkt miteinander zu verbinden, und da es aufgrund seines Schwerpunktes, der auf grenzüberschreitenden Verbindungen liegt, einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweist.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist der Artikel 172 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Für den koordinierten Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes zur Unterstützung der Verkehrsflüsse innerhalb des europäischen Binnenmarktes sowie zur Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts in der Union sind Maßnahmen auf der Ebene der Europäischen Union erforderlich. Bei den Genehmigungsverfahren bestehen hinsichtlich der Zahl der erforderlichen Genehmigungen und der einzuholenden Entscheidungen große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten; dies erschwert einen synchronen Ausbau des Netzes. Solange nicht sämtliche Elemente des TEN-V-Netzes vollendet sind, kann das Netz weder ordnungsgemäß als Ganzes funktionieren noch können seine Vorzüge auf Unionsebene zum Tragen kommen.

<sup>13</sup> Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009, (ABl. L 115 vom 25.4.2013, S. 39).

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Er fällt in den Handlungsbereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß Artikel 170 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich auf die europäische Dimension der Verkehrsinfrastrukturen beschränkt.

Eine Verordnung wäre ein wirksames Instrument, da sie nach ihrer Verabschiedung in der Rechtsordnung der Mitgliedstaaten unmittelbar gelten würde und kein Übergangszeitraum erforderlich wäre, bevor sie uneingeschränkt rechtskräftig wird. Dies entspricht dem Ziel, bei der Umsetzung von Richtlinien entstehende Unterschiede zu beseitigen und die Projektvorbereitung sowie Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.

### **3. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Mit der Verabschiedung einer neuen Verordnung, in der eine ganzheitliche Strategie auf der Grundlage des Ausbaus des Kernnetzes bis zum Jahr 2030 und des Gesamtnetzes bis zum Jahr 2050 festgelegt wurde, konnte die TEN-V-Politik 2013 entscheidend gestärkt werden. Allerdings gibt es die TEN-V-Politik bereits seit 25 Jahren, und als der aktuelle TEN-V-Rahmen erarbeitet wurde, lagen es bereits Hinweise auf Verzögerungen bei Genehmigungs- und Regulierungsverfahren sowie deren Auswirkungen vor. Für den TEN-V-Rahmen wurden zunächst Vereinfachungsmaßnahmen geplant, die aufgrund verschiedener Faktoren letztlich jedoch als verfrüht angesehen wurden. So umfasste der umgestaltete TEN-V-Rahmen bereits ein ehrgeiziges Paket von Innovationen, insbesondere in Verbindung mit der Schaffung eines neuen Finanzierungsinstruments, der Fazilität „Connecting Europe“.

Im Gegensatz zu der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur<sup>14</sup> enthält die derzeitige Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 daher keine konkreten Lösungen für Genehmigungsverfahren. Folglich konnte die vorliegende Initiative nicht im Rahmen des REFIT-Programms erarbeitet werden; die beim TEN-E-Netz gesammelten Erfahrungen wurden jedoch berücksichtigt.

- **Konsultationen, Datensammlung und Nutzung von Expertenwissen**

Unter anderem wurden folgende Konsultationen durchgeführt:

- (1) Über einen Zeitraum von 13 Wochen fand vom 1. August bis zum 9. November 2017 eine offene öffentliche Konsultation im Internet statt. Insgesamt gingen 99 Antworten aus 23 verschiedenen Mitgliedstaaten ein, was 94 % aller Beiträge entspricht. Bei den am stärksten vertretenen Organisationskategorien handelte es sich um regionale, lokale oder kommunale Behörden (20 %), Vorhabenträger (19 %) und Industrie-, Wirtschafts- oder Branchenverbände (20 %), dicht gefolgt von nationalen Regierungen (16 %).

<sup>14</sup> Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009, (ABl. L 115 vom 25.4.2013, S. 39).

- (2) Von den Dienststellen der Kommission, die für die Bereiche der Initiative zuständig sind, wurde gemeinsam eine Reihe von Workshops zu folgenden Themen organisiert: Vergabe öffentlicher Aufträge (15. Juni 2017), staatliche Beihilfen und Finanzierung (21. September 2017) sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen und Vergabe von Genehmigungen (17. Oktober 2017).
- (3) Im Zusammenhang mit der Folgenabschätzung wurden zwischen dem 6. Dezember 2017 und dem 17. Januar 2018 Befragungen von Interessenvertretern durchgeführt.
- (4) Im Rahmen der vorangegangenen Sondierungsstudie wurden Konsultationen durchgeführt; außerdem fanden eine 12-wöchige offene öffentliche Konsultation sowie spezifische Workshops statt.
- (5) Im Juni 2017 wurde in die auf der Website der Kommission veröffentlichte Folgenabschätzung in der Anfangsphase ein Mechanismus für Rückmeldungen eingefügt.

Die Initiative wurde ferner zusammen mit anderen Fragen, die mit der Entwicklung und Finanzierung des TEN-V in Verbindung stehen, zwei Mal auf Ministerebene erörtert, und zwar auf der Konferenz zu regionalen Verkehrsinvestitionen (Regional Transport Investment Conference), die am 23. März 2017 in Sofia stattfand, und auf dem informellen Treffen des Rates der Verkehrsminister am 21. September 2017 in Tallinn.

### **Zusammenfassung der Beiträge und der Nutzung der Ergebnisse**

Alle relevanten Interessenträgergruppen, die sämtliche Mitgliedstaaten vertraten, wurden konsultiert, und die Mehrzahl von ihnen nahm zu den bestehenden Problemen und in Betracht kommenden Politikmaßnahmen Stellung und stellte, soweit verfügbar, quantitative Informationen bereit. Die Konsultation ergab, dass die Hauptprobleme, die bei den Genehmigungsverfahren für TEN-V-Vorhaben festgestellt wurden, auf der strategischen Ebene der Vorbereitung eines Vorhabens auftreten und u. a. die Einholung von Raumplanungsgenehmigungen, Baugenehmigungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen betreffen.

Die Bündelung von Verfahren bei einer nationalen Koordinierungsstelle, einer zentralen Anlaufstelle, wurde vor allem von Vorhabenträgern, Einzelpersonen und Interessengruppen aus der Industrie befürwortet. Nationale und regionale Regierungen äußerten sich zurückhaltender, was sich auch bei bilateralen Befragungen bestätigte.

Eine beträchtliche Zahl von nationalen und regionalen Regierungen äußerte bezüglich einer zentralen Anlaufstelle Bedenken. Bei individuellen qualitativen Analysen ihrer Kommentare wurde jedoch festgestellt, dass diese scheinbare Ablehnung in einigen Fällen darauf zurückzuführen ist, dass einige Länder bestimmte Verfahren bereits unter einem Dach zusammengeführt haben (einschließlich beschleunigter Verfahren). Diese bereits bestehenden nationalen Koordinierungsstellen können als Beispiele für zentrale Anlaufstellen angesehen werden, die sich in der Praxis bewährt haben.

Nach Ansicht von Vorhabenträgern und Einzelpersonen sollte jede zentrale Anlaufstelle über erweiterte Entscheidungsbefugnisse verfügen und für alle Umweltverträglichkeitsprüfungen auf Vorhabenebene sowie Raumplanungsgenehmigungen und Baugenehmigungen zuständig sein. Nationale und regionale Regierungen waren andererseits unterschiedlicher Ansicht, was das Ausmaß der Integration von Verfahren und die Entscheidungskompetenzen betrifft. Von



einer beträchtlichen Zahl nationaler Vertreter war zu hören, dass zentrale Anlaufstellen lediglich über Koordinierungsbefugnisse verfügen sollten.

Die Befragten, vor allem Vorhabenträger, Einzelpersonen und Interessengruppen aus der Industrie, waren sich darin einig, dass der Genehmigungsprozess nicht länger als zwei Jahre dauern sollte und die Festlegung einer solchen Frist zur Reduzierung übermäßiger Verzögerungen beitragen könnte. Lokale und regionale Behörden sowie einige nationale Regierungen äußerten sich in dieser Frage zurückhaltender.

Gemeinsame Vorschriften auf Unionsebene, die für grenzüberschreitende Vorhaben gelten, wurden vor allem von Vorhabenträgern und Vertretern der Industrie als wirkungsvollste Möglichkeit zur Verbesserung der öffentlichen Auftragsvergabe angesehen; nach Ansicht von nationalen Behörden wäre ein solches gemeinsames Regelwerk dann wirkungsvoller, wenn es für grenzüberschreitende Vorhaben gilt, die von der Union finanziell gefördert werden.

Hinsichtlich der Instrumente, die für Maßnahmen zur Verfügung stehen, mit denen die Vorbereitung von TEN-V-Vorhaben und Genehmigungsverfahren vereinfacht werden können, ergab die Konsultation, dass die Befragten allgemein eine Verordnung für Genehmigungsverfahren und andere Elemente, die die Vorbereitung von TEN-V-Vorhaben betreffen, bevorzugen, welche unmittelbar in den Mitgliedstaaten gelten würde.

- **Datensammlung und Nutzung von Expertenwissen**

Der Initiative, die auf eine politische Aufforderung zum Tätigwerden zurückgeht, ging ein langer Reflexionsprozess voraus. Die Problemdefinition beruht in erster Linie auf den Erfahrungen der Kommission bei der Vollendung des TEN-V<sup>15</sup>, auf Konsultationen und den externen Untersuchungen:

- Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects (Studie über die Genehmigung und Erleichterung der Vorbereitung von TEN-V-Kernnetzvorhaben), Milieu et al., Dezember 2016<sup>16</sup>;
- Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T (unterstützende Studie für eine Folgenabschätzung von Maßnahmen für die Straffung von TEN-V-Vorhaben), Panteia, PwC, M-FIVE, Februar 2018<sup>17</sup>.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative wird von einer Folgenabschätzung gestützt. Zu dieser Folgenabschätzung gab der Ausschuss für Regulierungskontrolle eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab. In seinen Empfehlungen verlangte der Ausschuss folgende Anpassungen und Präzisierungen:

- Weitere Nachweise darüber, wie sich die Vergabe öffentlicher Aufträge und Genehmigungsverfahren auf Verzögerungen bei Baumaßnahmen auswirken. Die Bereitstellung zusätzlicher Informationen über die unterschiedlichen Bedingungen in den verschiedenen Sektoren und Mitgliedstaaten sowie eine Beschreibung der Erkenntnisse, die im Zusammenhang mit dem TEN-E, dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen und aus Maßnahmen, die in

---

<sup>15</sup> Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes in den Jahren 2014-2015, Februar 2017.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf)

<sup>17</sup> Link nach Veröffentlichung.

den Mitgliedstaaten zur Straffung von Prozessen ergriffen wurden, gewonnen wurden.

- Die Bereitstellung zusätzlicher Informationen über die Ansichten von Interessengruppen zu den Optionen – vor allem die Ansichten von Mitgliedstaaten und Bürgern.
- Die Aufnahme einer Sensitivitätsanalyse sowie einer Erläuterung der Annahmen, die bei der Berechnung der Ergebnisse zugrunde gelegt wurden, insbesondere im Hinblick darauf, inwieweit die Maßnahmen realistischerweise zur Vermeidung von Verzögerungen beitragen könnten.

Wie in Anhang I des Folgenabschätzungsberichts angeführt, wurden die Bemerkungen in der überarbeiteten Folgenabschätzung berücksichtigt. Folgende Änderungen wurden vorgenommen, um die genannten Punkte zu klären:

- Die Beispiele wurden stärker in den Vordergrund gerückt, um deutlich zu machen, welche Auswirkungen die bei Genehmigungsverfahren und der Auftragsvergabe entstehenden Verzögerungen auf einzelne Vorhaben haben und wie sich dies auf die Vollendung des TEN-Verkehrsnetzes und andere Aspekte des Netzes auswirkt. Es wurde ausführlicher auf die Ergebnisse der Vollendung des TEN-E und die prioritäre Behandlung bei der Kontrolle staatlicher Beihilfen eingegangen.<sup>18</sup> Ferner wurden spezielle Abschnitte aufgenommen, in denen die Erfahrungen der Mitgliedstaaten beschrieben werden, einschließlich der von ihnen zur Straffung ihrer Verfahren ergriffenen Maßnahmen. All diese Elemente erhöhten die Granularität der Analyse.
- Die Ergebnisse der offenen öffentlichen Konsultationen und anderer Konsultationen von Interessenträgern wurden wesentlich detaillierter dargestellt. In Kapitel 7 wurde ein spezieller Abschnitt zum Vergleich der Optionen eingefügt.
- Es wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt und in die relevanten Abschnitte der Folgenabschätzung eingearbeitet.

Bei den bewerteten Optionen handelt es sich um politische Maßnahmenpakete, mit denen die spezifischen Ziele verwirklicht und insbesondere die folgenden ermittelten Problemquellen angegangen werden sollen:

- mehrstufige Genehmigungsverfahren, die sich auf verschiedene Behörden verteilen;
- keine oder nicht durchgesetzte Fristen;
- unterschiedliche Verfahren der öffentlichen Auftragsvergabe bei grenzübergreifenden TEN-V-Vorhaben;
- Koordinierungsprobleme bei der Durchführung von grenzübergreifenden Vorhaben und

---

<sup>18</sup> Aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen geförderte Vorhaben gemäß Verordnung (EU) 2017/2396 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2017 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 2015/1017 im Hinblick auf die Verlängerung der Laufzeit des Europäischen Fonds für strategische Investitionen sowie die Einführung technischer Verbesserungen für den Fonds und die Europäische Plattform für Investitionsberatung, ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 34).

- vermeintliche Unsicherheiten in Bezug auf die Durchführung von Beihilfeverfahren.

Die Analyse gelangte zu der eindeutigen Schlussfolgerung, dass nicht in jedem Bereich dieselben ehrgeizigen Ziele verfolgt werden müssen und dass ein schrittweises Vorgehen angemessen wäre.

Bei den Genehmigungsverfahren bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, und auf Unionsebene wurde bislang kein einheitlicher Ansatz gefunden. Um Verfahren über Grenzen hinweg zu synchronisieren und eine besser abgestimmte, wirkungsvollere und effizientere Vorhabendurchführung zu ermöglichen, muss das Interventionsniveau erhöht werden.

Im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe wurde in den letzten Jahren ein modernisierter Rechtsrahmen eingeführt.<sup>19</sup> Allerdings gibt es nach wie vor Lücken im Bereich der grenzüberschreitenden Auftragsvergabe und bei Vorhaben, die von zwei oder mehr Mitgliedstaaten gemeinsam in Angriff genommen werden. In diesem Bereich erstreckt sich die Maßnahme nur auf diese spezielle Lücke.

Was die Kontrolle staatlicher Beihilfen anbelangt, so konnte durch neu angenommene Klarstellungen ohnehin bereits der größte Teil der Unklarheiten, die die Entwicklung von Vorhaben in der Vergangenheit möglicherweise behindert haben, ausgeräumt werden. Im Fall von komplexen Vorhaben mit ausgefeilten finanziellen Strukturen erscheint es dennoch notwendig, die Qualität der Anmeldungen zu erhöhen, u. a. durch eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen der Kommission, den Behörden der Mitgliedstaaten und Vertretern aus Wirtschaft und Recht. Analog zum Verhaltenskodex für die Durchführung von Beihilfeverfahren kann für Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Kernnetz des TEN-V betreffen, eine vorrangige Behandlung vorgesehen werden, die einem zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission vereinbarten Zeitplan folgt, in dem eindeutig festgelegt ist, welche Meilensteine von den Mitgliedstaaten zu erreichen und welche Informationen von ihnen bereitzustellen sind. Dies ermöglicht einen reibungslosen Ablauf der Verfahren bei der Kommission und eine zügigere Beschlussfassung.

Die Optionen wurden mit Blick auf ein erhöhtes Interventionsniveau, anspruchsvollere Zielvorgaben und die erwarteten kumulativen Auswirkungen formuliert:

- Option 1 (PO1): Geringfügige Änderung der vorhandenen Instrumente und Entwicklung nicht zwingender Rechtsvorschriften sowie von flankierenden Maßnahmen.
- Option 2 (PO2): Verbindliche Maßnahmen von begrenztem Umfang, die zu dezentralisieren und auf nationaler Ebene umzusetzen sind.
- Option 3 (PO3): Ein EU-Rahmen für die Genehmigung von Vorhaben des TEN-V-Kernnetzes zur Anwendung auf nationaler Ebene (PO3a) oder auf EU-Ebene (PO3b).

---

<sup>19</sup> Insbesondere Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L. 94 vom 28.3.2014, S. 243) und Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L. 94 vom 28.3.2014, S. 65).

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurde Option 2 empfohlen, und die Initiative folgt dieser Empfehlung.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Kosten für den Haushalt der Union zur Folge.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Der Bericht über die Folgenabschätzung führt eine Reihe von Indikatoren auf, die angewendet werden sollten, um die Wirksamkeit und Effizienz der ergriffenen Maßnahmen im Hinblick auf die Verwirklichung der wichtigsten politischen Ziele zu überwachen:

- Minimierung des Risikos von Verzögerungen bei einzelnen TEN-V-Vorhaben:
  - Vorantreiben der Umsetzung des TEN-V in Bezug auf die Einhaltung von Standards und Anforderungen.
  - Fortschritte bei Investitionen in die TEN-Verkehrsinfrastruktur, die von der EU unterstützt werden, gemessen an der Zahl der CEF-Vorhaben (oder der Vorhaben, die durch deren Nachfolger gefördert werden), die fristgerecht und/oder ohne Verzögerungen aufgrund von Problemen bei der Genehmigung bzw. Auftragsvergabe durchgeführt werden.
- Erhöhung der Rechtssicherheit für Vorhabenträger, um auf diese Weise mehr Privatinvestoren für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu gewinnen
  - Erhöhung der Zahl der TEN-Verkehrsinfrastrukturvorhaben, die durch von der EU unterstützte Finanzinstrumente (wie dem EFSI und dessen Nachfolgefonds) gefördert werden.

Die Überwachung wird auf den Maßnahmen aufbauen, die bereits zur Überwachung der Umsetzung des TEN-V vorgesehen sind. Dafür wird weitestgehend der vorhandene Rahmen genutzt, der einfach und transparent zu auszugestalten ist, damit Interessenträger problemlos auf ihn zugreifen können. Es ist nicht beabsichtigt, ein komplexes System von neuen Leistungsindikatoren zu schaffen.

- Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Der Titel der Verordnung betrifft den Anwendungsbereich und die Ziele des Rechtsaktes, mit dem die Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erleichtert werden soll.

#### Artikel 1 – Gegenstand und Anwendungsbereich

In diesem Artikel werden der Gegenstand und die Ziele der Verordnung vorgestellt, die darin bestehen, das TEN-V in der gesamten Union wirkungsvoll und fristgerecht zu vollenden, indem die Gefahr von Verzögerungen reduziert und das Maß an Sicherheit für Vorhabenträger und Investoren im Hinblick auf die Länge der anwendbaren Verfahren erhöht wird. Ein weiteres Ziel besteht darin, die Einbindung von privaten Investoren zu erleichtern und für größere Klarheit in Bezug auf öffentliche Konsultationen zu sorgen.

#### Artikel 3 – „Vorrangstatus“ von Vorhaben von gemeinsamem Interesse

Einige Mitgliedstaaten sehen in ihren jeweiligen nationalen Rechtsrahmen für bestimmte Kategorien von Vorhaben je nach deren Bedeutung für die Entwicklung des Landes oder aus

anderen Gründen beschleunigte Verfahren und eine besondere vereinfachte Behandlung vor. Um die Ziele im Hinblick auf die Vollendung des TEN-V zu erfüllen, zu denen sich die Mitgliedstaaten im Rat mit der Annahme der Verordnung, in der dieses Netz sowie verbindliche Fristen für dessen Umsetzung festgelegt sind, verpflichtet haben, sollte für Unionsvorhaben von gemeinsamem Interesse eine ähnliche Vorzugsbehandlung vorgesehen werden.

#### Artikel 4 bis 6 – Zusammenfassung der Genehmigungsverfahren

Das Ziel dieses Artikels besteht darin, die verschiedenen Genehmigungsverfahren für TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu bündeln. Nach Artikel 4 ist eine einzige Behörde für die Genehmigung von TEN-V-Vorhaben zuständig, die für das gesamte Verfahren die Verantwortung trägt und als zentrale Anlaufstelle für Vorhabenträger und andere Investoren fungiert. In Artikel 5 sind die Benennung und Rolle einer solchen Behörde festgelegt. In Artikel 6 sind die Verfahrensschritte festgelegt, die für eine umfassende Entscheidung erforderlich sind, mit der einem Investor die Erlaubnis zur Inangriffnahme eines Vorhabens erteilt wird.

#### Artikel 7 – Koordinierung grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren

In diesem Artikel wird darauf verwiesen, wie wichtig die Koordinierung von Genehmigungsverfahren über Ländergrenzen hinweg ist; gleichzeitig wird damit die Rolle der Europäischen Koordinatoren bei der Überwachung des Genehmigungsverfahrens gestärkt.

#### Artikel 8 – Vergabe öffentlicher Aufträge bei grenzüberschreitenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse

Nach diesem Artikel ist bei grenzüberschreitenden Vorhaben die Anwendung eines einzigen Rechtsrahmens für die Vergabe öffentlicher Aufträge vorgesehen. Soweit in einer zwischenstaatlichen Vereinbarung nichts anderes bestimmt ist, wenden gemeinsame Stellen, die an derartigen Vorhaben arbeiten, für die Beschaffung von Bau- und Dienstleistungen zur Durchführung solcher Vorhaben die Rechtsvorschriften eines einzigen Landes an.

#### Artikel 9 – Technische Hilfe

Die bestehenden auf den Rechtsvorschriften der Union beruhenden Programme für die technische Hilfe können vorbehaltlich der Verfügbarkeit der von den jeweiligen Dienststellen verwalteten Ressourcen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Anspruch genommen werden, die von dieser Initiative betroffen sind.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>20</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>21</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die Verordnung (EG) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer, interoperabler Netze für die Entwicklung des Binnenmarktes festgelegt. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist in zwei Ebenen untergliedert: Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen in der Union, während das Kernnetz nur aus den Teilen des Netzes besteht, die von größter strategischer Bedeutung für die Union sind. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Vollendung festgelegt, das Kernnetz soll bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein.
- (2) Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung und des verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass für viele zur Vollendung des TEN-V geplante Investitionen komplexe Genehmigungsverfahren, grenzübergreifende Vergabeverfahren und andere Verfahren gelten. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten. Um diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte Vollendung des TEN-V zu ermöglichen, sind harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich.
- (3) In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien auf der Grundlage ihrer strategischen Bedeutung für die Wirtschaft vorrangig behandelt. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch kürzere Fristen, gleichzeitige Verfahren oder engere Zeitrahmen für die Einlegung von Rechtsbehelfen, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass auch die Ziele anderer

<sup>20</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>21</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>22</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

horizontalen Maßnahmen erreicht werden. Besteht im nationalen Recht ein solcher Rahmen, so sollte er automatisch auf Unionsvorhaben Anwendung finden, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse anerkannt werden.

- (4) Um die Wirksamkeit der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verbessern und den Entscheidungsprozess dort zu straffen, wo sich bei Kernnetzvorhaben sowohl aus der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Union wie der Richtlinie 92/43/EWG, der Richtlinie 2009/147/EG, der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2010/75/EU, der Richtlinie 2012/18/EU und der Richtlinie 2011/42/EG die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen im Zusammenhang mit Umweltproblemen ergibt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein gemeinsames Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinien Anwendung findet.
- (5) Kernnetzvorhaben sollten durch integrierte Genehmigungsverfahren unterstützt werden, mit denen ein klares Management des gesamten Verfahrens ermöglicht und eine zentrale Anlaufstelle für Investoren geschaffen wird. Die Mitgliedstaaten sollten, im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften und Verwaltungsstrukturen, eine zuständige Behörde benennen.
- (6) Durch die Einrichtung einer einzigen zuständigen Behörde auf nationaler Ebene, über die alle Genehmigungsverfahren abgewickelt werden können („einzige Anlaufstelle“), dürften die Komplexität verringert, die Effizienz gesteigert und die Transparenz der Verfahren erhöht werden. Dadurch sollte außerdem die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden, wo dies erforderlich ist. Um eine echte Zusammenarbeit zwischen Investoren und der einzigen zuständigen Behörde zu fördern, sollten die Verfahren es ermöglichen, bereits im Vorantragsabschnitt den Rahmen für das Genehmigungsverfahren abzustecken („Scoping“). Dieses Scoping sollte in die detaillierte Beschreibung des Antrags aufgenommen werden und das Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung durchlaufen.
- (7) Das in dieser Verordnung festgelegte Verfahren sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen.
- (8) Angesichts der Dringlichkeit der Vollendung des TEN-V-Kernnetzes sollte die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist einhergehen, innerhalb der die zuständigen Behörden eine umfassende Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens treffen müssen. Diese Frist sollte zu einer effizienteren Handhabung der Verfahren und in keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit führen.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, dafür zu sorgen, dass Rechtsbehelfe, mit denen die materiell- oder verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit einer umfassenden Entscheidung angefochten wird, möglichst effizient bearbeitet werden.
- (10) Grenzüberschreitende TEN-V-Infrastrukturvorhaben stehen vor besonderen Herausforderungen im Hinblick auf die Koordinierung der Genehmigungsverfahren. Die Europäischen Koordinatoren sollten ermächtigt werden, diese Verfahren zu überwachen und ihre zeitliche Abstimmung und Fertigstellung zu erleichtern.

- (11) Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU erfolgen. Um eine effiziente Vollendung der grenzüberschreitenden Kernnetzvorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge einem einzigen nationalen Recht unterliegen. Abweichend von den Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Auftragswesen sollten die anwendbaren nationalen Vorschriften grundsätzlich diejenigen des Mitgliedstaats sein, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat. Es sollte weiterhin möglich sein, die anzuwendenden Rechtsvorschriften in einem zwischenstaatlichen Abkommen festzulegen.
- (12) Die Kommission ist nicht systematisch an der Genehmigung einzelner Vorhaben beteiligt. In einigen Fällen unterliegen jedoch bestimmte Aspekte der Vorbereitung des Vorhabens der Freigabe auf Unionsebene. Ist die Kommission an den Verfahren beteiligt, räumt sie den Unionsvorhaben von gemeinsamem Interesse Vorrang ein und gewährleistet den Vorhabenträgern Rechtssicherheit. In einigen Fällen könnte eine Genehmigung staatlicher Beihilfen erforderlich sein. Im Einklang mit dem Verhaltenskodex für die Durchführung von Beihilfeverfahren können die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im TEN-V-Kernnetz, die sie als vorrangig erachten, im Rahmen des Portfolio-Ansatzes oder der einvernehmlichen Planung mit berechenbareren Fristen zu bearbeiten.
- (13) Die Durchführung von Infrastrukturvorhaben im TEN-V-Kernnetz sollte auch durch Leitlinien der Kommission unterstützt werden, die für mehr Klarheit bei der Durchführung bestimmter Arten von Vorhaben unter Beachtung des Besitzstands der Union sorgen. So sieht beispielsweise der Aktionsplan für Menschen, Natur und Wirtschaft<sup>23</sup> solche Leitlinien vor, um mehr Klarheit im Hinblick auf die Einhaltung der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie zu schaffen. Für Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte direkte Unterstützung in Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge bereitgestellt werden, um für die Verwendung öffentlicher Gelder das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu gewährleisten<sup>24</sup>. Darüber hinaus sollte im Rahmen der für den mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027 entwickelten Mechanismen geeignete technische Hilfe bereitgestellt werden, um TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse finanziell zu unterstützen.
- (14) Da die Ziele dieser Verordnung auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Koordinierungsbedarfs dieser Ziele besser auf Unionsebene zu erreichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (15) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten die Verwaltungsverfahren, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung eingeleitet wurden, nicht unter diese Verordnung fallen –

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.



HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### *Artikel 1*

#### ***Gegenstand und Anwendungsbereich***

In dieser Verordnung werden die Anforderungen für die Verwaltungsverfahren festgelegt, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Genehmigung und Durchführung aller Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes angewandt werden.

### *Artikel 2*

#### ***Begriffsbestimmungen***

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführten Begriffsbestimmungen. Darüber hinaus gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „umfassende Entscheidung“ bezeichnet die von einer Behörde oder mehreren Behörden eines Mitgliedstaats — außer Gerichten — getroffene Entscheidung oder Reihe von Entscheidungen darüber, ob einem Vorhabenträger die Genehmigung für den Bau der für den Abschluss eines Vorhabens erforderlichen Verkehrsinfrastruktur erteilt wird, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die in einem Rechtsbehelfsverfahren vor Verwaltungsbehörden getroffen werden;
- (b) „Genehmigungsverfahren“ bezeichnet die Verfahren oder Schritte, die bei den Behörden eines Mitgliedstaats nach Unions- oder nationalem Recht durchlaufen oder unternommen werden müssen, bevor der Vorhabenträger das Vorhaben durchführen kann;
- (c) „Vorhabenträger“ bezeichnet die Person, die die Genehmigung für ein privates Vorhaben beantragt, oder die Behörde, die ein Vorhaben anstößt;
- (d) „einzige zuständige Behörde“ bezeichnet die Behörde, die ein Mitgliedstaat als für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Verordnung verantwortlich bezeichnet;
- (e) „grenzüberschreitendes Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein von einer gemeinsamen Stelle durchgeführtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, das einen grenzüberschreitenden Abschnitt im Sinne des Artikels 3 Buchstabe m jener Verordnung umfasst.

## KAPITEL II — ERTEILUNG DER GENEHMIGUNG

### *Artikel 3*

#### **„Vorrangstatus“ von Vorhaben von gemeinsamem Interesse**

1. Jedes Vorhaben von gemeinsamem Interesse im TEN-V-Kernnetz durchläuft ein integriertes Genehmigungsverfahren, das von einer einzigen zuständigen Behörde durchgeführt wird, die von jedem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 5 und 6 benannt wird.
2. Ist nach nationalem Recht ein Vorrangstatus vorgesehen, erhalten Vorhaben von gemeinsamem Interesse den höchstmöglichen nationalen Status und werden in den Genehmigungsverfahren entsprechend behandelt, wenn und soweit dies in den nationalen Rechtsvorschriften für die entsprechenden Arten von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen ist.
3. Um effiziente Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Vorhabenträger und alle betroffenen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so zügig bearbeitet werden, wie es rechtlich möglich ist, auch in Bezug auf die zugewiesenen Mittel.

### *Artikel 4*

#### **Zusammenfassung von Genehmigungsverfahren**

1. Um die Fristen nach Artikel 6 einzuhalten und den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Abschluss von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu verringern, werden alle Verwaltungsverfahren, die sich aus dem anwendbaren nationalen oder Unionsrecht ergeben, zusammengefasst und führen zu einer einzigen umfassenden Entscheidung.
2. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowohl gemäß der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates als auch gemäß anderen Unionsvorschriften durchzuführen sind, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass gemeinsame Verfahren im Sinne des Artikels 2 Absatz 3 der Richtlinie 2011/92/EU vorgesehen sind.

### *Artikel 5*

#### **Einzig zuständige Genehmigungsbehörde**

1. Bis zum ... (*OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation*) benennt jeder Mitgliedstaat eine einzige zuständige Behörde, die dafür zuständig ist, das Genehmigungsverfahren zu erleichtern und die umfassende Entscheidung zu treffen.
2. Die Zuständigkeit der einzigen zuständigen Behörde nach Absatz 1 und/oder die damit verbundenen Aufgaben können auf der angemessenen Verwaltungsebene je Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder je Kategorie von Vorhaben von gemeinsamem Interesse einer anderen Behörde übertragen oder von dieser durchgeführt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) nur eine einzige Behörde ist für jedes Vorhaben von gemeinsamem Interesse verantwortlich;
- b) die Behörde ist in dem Verfahren, das zu der umfassenden Entscheidung über ein bestimmtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse führt, der einzige Ansprechpartner für den Vorhabenträger und
- c) die Behörde koordiniert die Vorlage aller relevanten Unterlagen und Informationen.

Die einzige zuständige Behörde kann weiter für die Festlegung der Fristen zuständig bleiben; die nach Artikel 6 festgelegten Fristen bleiben davon jedoch unberührt.

3. Die einzige zuständige Behörde erlässt die umfassende Entscheidung innerhalb der in Artikel 6 festgelegten Fristen. Dies geschieht nach gemeinsamen Verfahren.

Die umfassende Entscheidung wird von der einzigen zuständigen Behörde erlassen und ist die einzige rechtsverbindliche Entscheidung, die aus dem förmlichen Genehmigungsverfahren resultiert. Sind andere Behörden von dem Vorhaben betroffen, so können diese im Einklang mit dem nationalen Recht ihre Stellungnahme in das Verfahren einbringen. Diese Stellungnahme wird von der einzigen zuständigen Behörde berücksichtigt.

4. Beim Erlass einer umfassenden Entscheidung stellt die einzige zuständige Behörde sicher, dass die einschlägigen Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts eingehalten werden, und begründet ihre Entscheidung ordnungsgemäß.
5. Erfordert ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse Entscheidungen in zwei oder mehr Mitgliedstaaten, so treffen die jeweils zuständigen Behörden alle erforderlichen Maßnahmen für eine effiziente und wirksame Zusammenarbeit und Koordinierung untereinander. Unbeschadet der Verpflichtungen, die sich aus dem geltenden Unionsrecht und dem Völkerrecht ergeben, sind die Mitgliedstaaten bestrebt, gemeinsame Verfahren, insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, vorzusehen.

## *Artikel 6*

### ***Dauer und Durchführung des Genehmigungsverfahrens***

1. Das Genehmigungsverfahren umfasst den Vorantragsabschnitt sowie die Phase der Bewertung des Antrags und der Entscheidungsfindung durch die einzige zuständige Behörde.
2. Der Vorantragsabschnitt, der den Zeitraum vom Beginn des Genehmigungsverfahrens bis zur Einreichung der vollständigen Antragsunterlagen bei der einzigen zuständigen Behörde umfasst, darf grundsätzlich zwei Jahre nicht überschreiten.

3. Um das Genehmigungsverfahren einleiten zu können, unterrichtet der Vorhabenträger die einzige zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats schriftlich über das Vorhaben und fügt eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens bei. Spätestens zwei Monate nach Erhalt der vorgenannten Mitteilung wird diese von der einzigen zuständigen Behörde schriftlich bestätigt oder, wenn sie der Ansicht ist, dass das Vorhaben noch nicht reif für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens ist, abgelehnt. Im Fall einer Ablehnung begründet die einzige zuständige Behörde ihre Entscheidung. Das Datum der Unterschrift der Bestätigung der Mitteilung durch die zuständige

Behörde markiert den Beginn des Genehmigungsverfahrens. Sind zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen, markiert das Datum der Annahme der letzten Mitteilung durch die betroffene zuständige Behörde den Beginn des Genehmigungsverfahrens.

4. Innerhalb von drei Monaten nach Beginn des Genehmigungsverfahrens erstellt die einzige zuständige Behörde in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und anderen betroffenen Behörden und unter Berücksichtigung der Informationen, die der Vorhabenträger auf der Grundlage der Mitteilung gemäß Absatz 3 übermittelt hat, eine ausführliche Antragsübersicht, die Folgendes enthält:
  - (a) Umfang und Detailgenauigkeit der Angaben, die vom Vorhabenträger als Teil der Antragsunterlagen für die umfassende Entscheidung vorzulegen sind
  - (b) einen Zeitplan für das Genehmigungsverfahren, in dem mindestens Folgendes angegeben ist:
    - i) die einzuholenden Entscheidungen und Stellungnahmen,
    - ii) die voraussichtlich betroffenen Behörden und Interessenträger und die voraussichtlich betroffene Öffentlichkeit,
    - iii) die einzelnen Phasen des Verfahrens und ihre Dauer,
    - iv) die wichtigsten Meilensteine, die im Hinblick auf die zu treffende umfassende Entscheidung zu erreichen sind, und die jeweiligen Fristen,
    - v) die von den Behörden eingeplanten Ressourcen und der mögliche Bedarf an zusätzlichen Ressourcen.
5. Damit gewährleistet ist, dass die Antragsunterlagen vollständig und von angemessener Qualität sind, ersucht der Vorhabenträger so früh wie möglich während des Vorantragsabschnitts die einzige zuständige Behörde um Stellungnahme zu seinem Antrag. Der Vorhabenträger arbeitet in jeder Hinsicht mit der einzigen zuständigen Behörde zusammen, um die Fristen und die ausführliche Antragsübersicht gemäß Absatz 4 einzuhalten.
6. Der Vorhabenträger legt die Antragsunterlagen auf der Grundlage der ausführlichen Antragsübersicht innerhalb von 21 Monaten nach Eingang dieser ausführlichen Antragsübersicht vor. Nach Ablauf dieser Frist gilt die ausführliche Antragsübersicht nicht mehr als anwendbar, es sei denn, die einzige zuständige Behörde beschließt, diesen Zeitraum auf der Grundlage eines begründeten Antrags des Vorhabenträgers zu verlängern.
7. Spätestens zwei Monate nach Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen bestätigt die zuständige Behörde dem Vorhabenträger schriftlich, dass die Antragsunterlagen vollständig sind. Die vom Vorhabenträger eingereichten Antragsunterlagen gelten als vollständig, es sei denn, die zuständige Behörde fordert den Vorhabenträger innerhalb von zwei Monaten nach Einreichung des Antrags auf, fehlende Angaben zu übermitteln. Diese Aufforderung ist hinsichtlich des Umfangs des Materials und des Detailgrads auf die Elemente beschränkt, die in der ausführlichen Antragsübersicht aufgeführt sind. Zusätzliche Angaben dürfen nur aufgrund außergewöhnlicher und unvorhergesehener neuer Umstände angefordert werden. Dies ist von der einzigen zuständigen Behörde hinreichend zu begründen.
8. Die einzige zuständige Behörde prüft den Antrag und erlässt innerhalb eines Jahres nach dem Datum der Übermittlung der vollständigen Antragsunterlagen gemäß

Absatz 7 eine umfassende Entscheidung. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls eine kürzere Frist festsetzen.

9. Die die in den vorstehenden Bestimmungen vorgesehenen Fristen berühren weder die aus Unions- und Völkerrechtsakten resultierenden Verpflichtungen noch die Rechtsbehelfsverfahren vor Verwaltungsbehörden und die für ein Verfahren vor einem Gericht vorgesehenen Rechtsbehelfe.

#### *Artikel 7*

##### ***Koordinierung grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren***

1. Bei Vorhaben, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, gleichen die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten ihre Zeitpläne ab und vereinbaren einen gemeinsamen Zeitplan.
2. Der Europäische Koordinator nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist befugt, das Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse genau zu verfolgen und die Kontakte zwischen den beteiligten zuständigen Behörden zu erleichtern.
3. Unbeschadet der Verpflichtung zur Einhaltung der Fristen gemäß dieser Verordnung unterrichtet die zuständige Behörde, falls die für die umfassende Entscheidung geltende Frist nicht eingehalten wurde, den betreffenden Europäischen Koordinator unverzüglich über die Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden sollen, um das Genehmigungsverfahren mit möglichst geringer Verzögerung abzuschließen. Der Europäische Koordinator kann die zuständige Behörde ersuchen, regelmäßig über die erzielten Fortschritte zu berichten.

### **KAPITEL III VERGABE ÖFFENTLICHER AUFTRÄGE**

#### *Artikel 8*

##### ***Vergabe öffentlicher Aufträge bei grenzüberschreitenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse***

1. Die Vergabe öffentlicher Aufträge bei grenzüberschreitenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse erfolgt im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU.
2. Werden die Vergabeverfahren von einer von den teilnehmenden Mitgliedstaaten eingerichteten gemeinsamen Stelle durchgeführt, wendet diese Stelle die nationalen Bestimmungen eines dieser Mitgliedstaaten an und, abweichend von diesen Richtlinien, gelten diese Bestimmungen als die gemäß Artikel 57 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates oder gegebenenfalls gemäß Artikel 39 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Bestimmungen, sofern zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten nichts anderes vereinbart wird. Eine solche Vereinbarung muss in jedem Fall die Anwendung einer einzigen nationalen Rechtsvorschrift für die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführten Vergabeverfahren vorsehen.

## KAPITEL IV TECHNISCHE HILFE

### *Artikel 9*

#### ***Technische Hilfe***

Auf Antrag eines Vorhabenträgers oder eines Mitgliedstaats stellt die Union gemäß den einschlägigen Förderprogrammen der Union und unbeschadet des mehrjährigen Finanzrahmens technische Hilfe für die Durchführung dieser Verordnung und zur Erleichterung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereit.

## KAPITEL V SCHLUSSBESTIMMUNGEN

### *Artikel 10*

#### ***Übergangsbestimmungen***

Diese Verordnung gilt nicht für die Verwaltungsverfahren, die vor ihrem Inkrafttreten eingeleitet wurden.

### *Artikel 11*

#### ***Inkrafttreten***

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*In Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*



