

**Beschluss
des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses Nr. 1639/2006/EG zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) sowie der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze

KOM(2011) 659 endg.

Der Bundesrat hat in seiner 892. Sitzung am 10. Februar 2012 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen der Kommission, wirksame Instrumente für die Finanzierung der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze zu entwickeln, um eine möglichst rasche Fertigstellung zu gewährleisten.
2. Der Bundesrat hält die von der Kommission vorgelegten Vorschläge zur grundlegenden Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze sowie zu ihrer Finanzierung inhaltlich für einen wichtigen Beitrag zur weiteren Diskussion in den Mitgliedstaaten und Regionen.
3. Berührt sind von diesen Vorschlägen mittel- und unmittelbar auch die Belange und Zuständigkeiten der Länder.
4. Der Bundesrat hält die Überarbeitung des Gesamtpakets der Vorschläge der Kommission zur Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze und ihrer Finanzierung in Teilbereichen für erforderlich bzw. geboten.

5. Für die Jahre 2012 bis 2014 soll im Rahmen einer Pilotphase das "Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen" in die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 eingeführt werden.

Diese Maßnahme erfordert nach Auffassung des Bundesrates zunächst den Aufbau eines funktionsfähigen Kontrollsystems, um die zweckentsprechende Verwendung der Mittel zu gewährleisten.

6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen dafür Sorge zu tragen, dass dieses Instrument nicht automatisch für die sogenannte Betriebsphase von "Connecting Europe" (2014 bis 2020) Anwendung findet, vielmehr sollten im Rahmen einer Revision zunächst die Wirksamkeit und der Nutzen des Instrumentes überprüft werden.
7. Der Bundesrat stellt fest, dass die Erschließung zusätzlicher privater Finanzmittel in Form von EU-Projektanleihen die Pflicht zur Haushaltsdisziplin, das Verschuldungsverbot und die Haushaltsteklarheit nicht umgehen darf. Es bedarf einer strikten Risikobegrenzung. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass klargestellt wird, dass die Haftung der EU bei allen Maßnahmen im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe", auch bei den innovativen Finanzierungsinstrumenten, auf den ursprünglichen Beitrag der EU begrenzt bleibt. Eventualverbindlichkeiten dürfen nicht entstehen.

Die Ausgabe, insbesondere von Projektanleihen sowie die Übernahme von Bürgschaften und Garantien, kann jedenfalls ausschließlich Aufgabe der EIB, nationaler Staatsbanken, privater Banken oder Konsortien unter Einschluss der EIB, nicht aber anderer EU-Institutionen sein. Die Ausgabenobergrenzen dürfen nicht aufgeweicht werden.

8. Es sollten ferner unter anderem folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden.
 - Der Bundesrat hält es für geboten, dass sich die transeuropäischen Korridorausweisungen primär an bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen 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.

- Ko-Finanzierungsmittel der Gemeinschaft müssen prinzipiell für alle Verkehrsträger, die in den Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheidung Nr. 1692/96/EG) in der derzeit geltenden Fassung bzw. dem Verordnungsvorschlag enthalten sind, bereitgestellt werden.
- Ko-Finanzierungsmittel der Gemeinschaft müssen grundsätzlich wettbewerbsneutral vergeben werden und dürfen nicht einseitig in den bestehenden Wettbewerb zwischen europäischen Standorten eingreifen.
- Das vorgeschlagene Instrument der Projektanleihe muss auf seine Verkehrsträgerneutralität hin überprüft werden sowie auf seine Auswirkungen auf die Gesamtnetzentwicklung.

Unabhängig von der Grundsatzproblematik der für die transeuropäischen Verkehrsnetze gewählten Rechtsform ist die Stimmigkeit der Zielvorgaben 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.