

Bundesrat

Drucksache 415/13

08.05.13

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

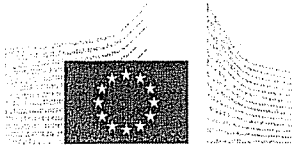
Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

und zum

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

C(2013) 2425 final

siehe Drucksache 650/11 (Beschluss) (2)
(Grunddrs. 650/11 und 656/11)



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 29.4.2013
C(2013) 2425 final

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zu den Legislativvorschlägen der Kommission zur TEN-T-Politik und zur EU-Finanzierung der Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation (die Fazilität „Connecting Europe“) (COM(2011) 650 und COM(2011) 665 final) und bringt ihr Bedauern für die späte Antwort zum Ausdruck.

Die Kommission stellt fest, dass der Bundesrat im Bereich Verkehr die wichtigsten der vorgeschlagenen Neuerungen unterstützt, nämlich:

- *Schaffung einer Zwei-Ebenen-Struktur - bestehend aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz - die bis 2050 bzw. 2030 vollendet sein soll und schrittweise anhand messbarer Teilziele verwirklicht wird.*
- *Zusammenführung aller Verkehrsinfrastrukturen sowie der entsprechenden Verkehrsmanagement-, Ortungs- und Navigationssysteme in einem einzigen Netz.*
- *Einführung einer echten Infrastrukturpolitik mit intermodal verknüpften Verkehrsträgern, um ein wirtschaftlich effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen.*
- *EU-weite Durchsetzung von Infrastrukturstandards, um die Interoperabilität zu fördern und die Sicherheit und Qualität des europäischen Verkehrsnetzes zu erhöhen.*
- *Rolle der Fazilität „Connecting Europe“, die neben der Ausrichtung auf Verkehrskernnetz-Projekte auch Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation herstellt.*

Der Bundesrat verweist insbesondere auf den Beitrag der TEN-T-Politik zu den klimapolitischen Zielen im Verkehrssektor. Die Kommission ist zuversichtlich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen (sowohl im Bereich der Netzplanung als auch der Prioritätenfestsetzung bei Projekten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“) zur Schaffung einer soliden und zukunftsorientierten Ausgangsbasis beitragen, um die Verringerung der CO₂-Emissionen zu unterstützen. Die Einbeziehung innovativer Infrastrukturausrüstungen in die neuen TEN-T-Leitlinien wird die Entwicklung und den Einsatz CO₂-emissionsarmer Technologien für alle Verkehrsträger fördern. Außerdem können Integration und Verbund der Netze zu effizienten, intermodalen Verkehrslösungen beitragen.

*Herrn Winfried KRETSCHMANN
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3 - 4
D - 10117 BERLIN*

In Bezug auf die Klimaschutzziele stellt der Bundesrat in Frage, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen bei der Planung des Kernnetzes hinreichend berücksichtigt wurde. Dazu bemerkt die Kommission, dass das TEN-T und insbesondere das Kernnetz auf Grundlage einer einheitlichen Methode konzipiert wurden. Dabei werden räumliche und wirtschaftliche Kriterien so miteinander kombiniert, dass die wichtigsten Knotenpunkte - Hauptstädte und andere Großstädte, Wirtschaftsräume, Häfen und Grenzübergangsstellen zu Drittländern - miteinander verbunden sind. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr wurde ebenfalls berücksichtigt. Ausführliche Angaben zur Planungsmethode sind auf der Webseite der Kommission veröffentlicht worden und unter folgender Adresse abrufbar:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/doc/web_methodology.pdf

Die TEN-T-Leitlinien legen Standards für Interoperabilität, Qualität und Sicherheit fest, aber nicht für den Bereich Kapazität. Aus methodologischer Sicht ist es außerdem schwierig, EU-weit das TEN-T-relevante Verkehrsaufkommen zu prognostizieren, da dieses das regionale und lokale Verkehrsaufkommen überlagert. Eines der Schlüsselziele der neuen Netzpolitik besteht im Übrigen darin, die Infrastruktur im Rahmen eines wettbewerbsfähigen Verkehrsmarktes optimal zu nutzen. Das vorgeschlagene TEN-T (sowohl das Gesamtnetz als auch das Kernnetz) basiert auf den Planungen der Mitgliedstaaten – im Falle Deutschlands auf dem „Bundesverkehrswegeplan“. Darüber hinaus hat die Kommission bei den zahlreichen bi- und multilateralen Konsultationen während der Planungsphase dafür Sorge getragen, dass bei grenzüberschreitenden Verbindungen die Kohärenz gewahrt bleibt.

In Bezug auf die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) ist festzustellen, dass die Kommission eine Vorauswahl von Vorhaben für das Kernnetz getroffen hat, die im Zeitraum 2014 – 2020 für eine mögliche EU-Finanzierung im Verkehrsbereich in Betracht kommen. Diese Vorhaben betreffen nicht nur die Kernnetzkorridore. Dabei sind die besagten Korridore nicht als eine weitere Planungsebene zu betrachten, sondern als Instrument zur Koordinierung der Maßnahmen auf den Kernnetzabschnitten - im Sinne einer effizienten Nutzung natürlicher, wirtschaftlicher und finanzieller Ressourcen.

Im Bereich Telekommunikation möchte die Kommission klarstellen, dass nach dem Vorschlag der EU Breitbandprojekte (Backbone-, Backhaulnetze, Feinverteilung („letzte Meile“) mit einer Download-Geschwindigkeit von mindestens 30 Mbit/s) nicht grenzübergreifend sein müssen. Die CEF wird einen europäischen Mehrwert schaffen, da Bürgern und Unternehmen die Anbindung an den digitalen Binnenmarkt ermöglicht wird.

Eine kombinierte Förderung aus der CEF und dem Kohäsionsfonds ist effektiv denkbar, beispielsweise für Projekte mit abgesicherten Krediten und einer Eigenmittelbeteiligung des Kohäsionsfonds. Inwieweit Zuschüsse verfügbar sein werden, wird letztlich davon abhängen, wie viele Mittel innerhalb der CEF für den Bereich Telekommunikation bereitstehen. Für finanzielle Unterstützung im Rahmen der CEF kommen öffentliche Einrichtungen auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene in Betracht.

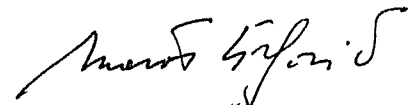
Die Kommission möchte klarstellen, dass es keine nationalen oder regionalen Quoten für CEF-Projekte geben wird. Die Mitgliedstaaten werden zusammen mit der Kommission die jährlichen und/oder mehrjährigen Arbeitsprogramme zur Festlegung der Prioritäten und Finanzierungsmodalitäten erstellen.

Zu den Bedenken des Bundesrates hinsichtlich der Wahrung des Subsidiaritätsprinzips möchte die Kommission nochmals betonen, dass jedes Vorhaben, das in den Vorschlag für die TEN-T-Leitlinien aufgenommen wurde, die einschlägigen nationalen Verfahren durchlaufen hat. Bei den deutschen Projekten basiert die Planung auf dem „Bundesverkehrswegeplan.“ Was die Durchführung der TEN-T-Projekte angeht, so gelangen in Deutschland wie in allen anderen Mitgliedstaat die einschlägigen nationalen Finanzierungsverfahren zur Anwendung.

Hinsichtlich der Wahl der Rechtsform – d.h. einer Verordnung – stützt sich der Kommissionsvorschlag darauf, dass die neue Strategie, die vom Bundesrat weitgehend unterstützt wird, den Handlungsspielraum erheblich erweitert. So werden Bereiche einbezogen, die möglicherweise über die Zuständigkeit einzelstaatlicher Behörden hinausgehen, wie innovative intelligente Verkehrssysteme. Dies erfordert die Beteiligung zahlreicher Akteure. Eine Verordnung, die von allgemeiner Geltung ist, sorgt für mehr Kohärenz zwischen Inhalt und Form.

Die Kommission hofft, dass diese Klarstellungen den in der Stellungnahme vorgebrachten Bedenken Rechnung tragen und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs mit dem Bundesrat über diese wichtigen Fragen erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Maroš Šefčovič
Vizepräsident