

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Grünbuch der Europäischen Kommission

Grünbuch KOM(2009) 44 vom 4. Februar 2009: **TEN-V: Überprüfung der Politik** – Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik [s. [CEP-Analyse](#)]

Position des Rates – Schlussfolgerungen vom 11. Juni 2009 (Dokument erschienen am 12.06.09)

Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“

► Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag

Der Rat verabschiedet unverbindliche Schlussfolgerungen zu dem Grünbuch.

► Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags

– Optionen für den künftigen TEN-V-Aufbau

Der Rat empfiehlt, das Gesamtnetz beizubehalten, und befürwortet die Errichtung eines vorrangigen Netzes, das auch die einzelnen Verkehrsträger gut miteinander verbindet („Multi-Modalität“) (KOM: Beibehaltung der geltenden Zwei-Ebenen-Struktur, nur vorrangiges Netz oder Gesamtnetz mit „Kernnetz“). Der Rat fordert die KOM auf, spätestens Anfang 2010 eine Methodik für die Schaffung dieses vorrangigen Netzes zu entwickeln und dabei Kriterien wie Raumplanung, Umweltbedingungen, Klimawandel, transnationale Verkehrsströme und Verbindung zu den Nachbarländern Rechnung zu tragen. Alle aktuellen vorrangigen TEN-V-Vorhaben sollen in jedem Fall aber Bestandteil des vorrangigen Netzes sein. Anders als das EP (s. [CEP-Monitor](#)) legt sich der Rat nicht auf eine der von der KOM vorgeschlagenen Optionen fest. (Nr. 4, 5 und 6)

– Grundsätzliche Ausrichtung der zukünftigen TEN-V-Politik

- Der Rat hebt hervor, dass eine sachgerechte Weiterentwicklung des TEN-V es erfordere, in alle Verkehrsträger zu investieren und sich dabei auf den „europäischen Mehrwert“ zu konzentrieren (Nr. 2).
- Der Rat fordert von der KOM, darauf zu achten, dass die künftige TEN-V-Politik mit den bestehenden Rahmenbedingungen im Einklang steht, insbesondere die vorrangigen Vorhaben zu vollenden (Nr. 3).
- Der Rat betont, dass es für eine optimale Verflechtung von Verkehrsinfrastrukturentwicklung und gemeinsamer Verkehrspolitik unerlässlich sei, das vorrangige Netz durch Maßnahmen in den Bereichen Intelligente Verkehrssysteme (IVS), Verkehrsmanagementsysteme, Interoperabilität und technologischer Fortschritt zu ergänzen. Der Rat fordert zudem, dass das TEN-V für Ziele und Maßnahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik – wie der Errichtung von Güterverkehrskorridoren, grünen Korridoren oder Luft-raumblocken Verantwortung tragen müsse. Schließlich fordert der Rat ausreichende Flexibilität bei der Verfolgung dieser Ziele. (Nr. 7)
- Der Rat stimmt der KOM darin zu, dass die TEN-V-Politik erheblich zur Erreichung von ökologischen und Klimaschutzziele beitragen solle, wobei im Verkehrssektor eine Reihe von Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen erforderlich seien (Nr. 8 und Erwägungsgründe).
- Der Rat möchte, dass Instrumente nicht-finanzieller Art wie etwa die Abstimmung über Europäische Koordinatoren und der Austausch bewährter Praktiken („best practices“) gestärkt werden (Nr. 13).

– Finanzierung der zukünftigen TEN-V-Politik

- Der Rat appelliert an die Mitgliedstaaten, die Verwaltungslast niedrig zu halten und Anforderungen und die Verfahren zur Beantragung finanzieller Mittel für TEN-V-Projekte zu vereinfachen (Nr. 10).
- Der Rat betont, dass die EU unbedingt finanzielle Mittel zur Verfügung stellen müsse, insbesondere zur Ansubfinanzierung von vorrangigen Vorhaben, und dass in diesem Zusammenhang auch Public-Private-Partnership-Modelle entwickelt werden müssten. Die KOM fordert er auf, die bestehenden Finanzierungsinstrumente sorgfältig zu prüfen und gegebenenfalls neue vorzuschlagen. (Nr. 11 und 12)

– Sonstiges

- Der Rat fordert die KOM auf, bis Ende 2010 eine überarbeitete Fassung der TEN-V-Leitlinien vorzuschlagen. Dem Vorschlag soll die KOM eine fundierte Schätzung des dadurch entstehenden Investitionsbedarfs beifügen, die auf Informationen der Mitgliedstaaten und den begründeten durchschnittlichen Einzelkosten für typische Infrastrukturarbeiten beruht. (Nr. 15)
- Bis zum Vorschlag für neue Leitlinien soll die KOM dem Rat regelmäßig über ihre Fortschritte bei der Überarbeitung des TEN-V berichten (Nr. 16).

► Politischer Kontext

Da es sich nicht um einen Rechtsakt handelt, haben die Schlussfolgerungen des Rates politische, aber keine rechtliche Bedeutung. Das EP hat bereits eine ebenfalls unverbindliche Stellungnahme abgegeben, so dass unmittelbar zum Grünbuch keine weiteren Schritte von Rat oder EP zu erwarten sind.

In der Folge des Grünbuchs sind weitere Maßnahmen denkbar. Die KOM könnte als nächstes ein Weißbuch (nicht-legislatives Dokument) vorlegen, in dem sie konkretere und detailliertere, aber weiterhin unverbindliche Optionen vorstellt. Alternativ könnte sie direkt Vorschläge für verbindliche Rechtsakte vorlegen, mit denen sie die künftige TEN-V-Politik gestalten will.