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 Europäischen Parlaments – Entschließung vom 22. April 2009 (Dokument erschienen am 28.04.2009)

- **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**
  - Das EP spricht sich ausdrücklich für die Option 3 aus. Diese sieht den Aufbau einer neuen Zwei-Ebenen-Struktur vor: Das TEN-V soll aus dem Gesamtnetz und einem intermodalen „Kernnetz" bestehen.
  - Zu Euro-Anleihen („Eurobonds") zur Finanzierung von TEN-V-Projekten (so KOM) äußert sich das EP nicht.
- **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**
  - **Grundsätzliche Ausrichtung der zukünftigen TEN-V-Politik**
    - Das EP will Interoperabilität, intermodale Verbindungen und Dienstleistungen „von Tür zu Tür" fördern und dazu u. a. EU-weit Intelligente Verkehrssysteme einführen, z. B. ERTMS für die Schiene. (Nr. 5, 21, 22)
    - Vorrangige Vorhaben mit intermodalen Anbindungen und durchgängiger Interoperabilität in mehreren EU-Staaten soll die EU besonders fördern, die Anbindung der Wirtschaftsräume entlang dieser Vorhaben aber bei den EU-Staaten selbst belassen. Das EP fordert den optimalen Einsatz aller Verkehrsträger und Kompatibilität der Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. (Nr. 6, 17)
    - Das EP fordert, die TEN-V-Politik und die Pläne zu den Schienengüterverkehrskorridoren (KOM(2008) 852, s. CEP-Analyse) zu koordinieren und den Ausbau des Schienengüterverkehrs zur Steigerung der Effizienz des Verkehrsnetzes und der Transportgeschwindigkeit zu beschleunigen (Nr. 17, 19, 20).
    - Das EP fordert von der KOM eine Liste mit regionalen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen, die für eine Anbindung an das TEN-V in Betracht kommen, aber stillgelegt wurden (Nr. 40).
  - **Finanzierung der zukünftigen TEN-V-Politik**
    - Das EP rügt die „notorische Unfähigkeit der EU", ihre eigenen Regeln für die Zuweisung von TEN-V-Mitteln einzuhalten, als Gefahr für die Finanzierung der Vorhaben. Vom Rat „erwartet" das EP größere Kohärenz zwischen Projektanträgen und Beschlüssen über TEN-V-Mittel. (Nr. 27, Erwägung D)
    - Das EP fordert eine Überarbeitung des Finanzrahmens für vorrangige Vorhaben, Bürokratieabbau und die bessere Koordination nationaler Maßnahmen zu Ko-Finanzierung und Umsetzung. (Nr. 28, 29)
    - Das EP hebt die Bedeutung von Public-Private-Partnerships zur Finanzierung hervor, jedoch müsse ein erheblicher Anteil der Finanzierung bei Großprojekten aus öffentlichen Mitteln kommen (Nr. 32, 36, 37).
    - Das EP erinnert daran, dass ein Teil der Mauteinnahmen von Straßeninfrastrukturen zur Finanzierung von TEN-V-Vorhaben bereitgestellt werden muss (Nr. 39).
    - Das EP fordert die EU-Staaten für 2009 und 2010 auf, ihre Haushaltsmittel für TEN-V zu überprüfen, bevor sie Projekte zum Ausbau von Schienenverkehr und Schifffahrt zurückfahren (Nr. 38).
    - Das EP fordert, dass die KOM EP und Rat bei Vorschlägen und Entscheidungen zur Ko-Finanzierung von TEN-V-Projekten beteiligt und ihnen für jedes prioritäre Vorhaben regelmäßig über Verfahrensstand, Kostenverlässlichkeit, Durchführbarkeit und Zeitplan der Umsetzung berichtet (Nr. 44, 45).
    - Offensichtlich trennt das EP (wie auch KOM) nicht zwischen den Zielsetzungen der Regionalförderung und einer Wachstumspolitik, sondern plädiert explizit für eine bessere Koordination der beiden innerhalb der europäischen Verkehrspolitik (Nr. 13).
    - Die EU-Kommission soll noch während ihrer laufenden Amtszeit legislative Maßnahmen zur Öffnung der nationalen Märkte im Schienenpersonenverkehr ab 1. Januar 2012 vorschlagen (Nr. 42).
  - **Optionen für den künftigen TEN-V-Aufbau**
    Option 3: Aufbau einer neuen Zwei-Ebenen-Struktur: Das TEN-V soll aus dem Gesamtnetz und einem intermodalen „Kernnetz", das eine „geographische" und eine „konzeptionelle" Säule umfasst, bestehen.
    - Das EP spricht sich ausdrücklich für diese Option aus (KOM: offen) (Nr. 25).
    - Allerdings rügt das EP die „Einführung eines vagen Begriffs, wie der konzeptionellen TEN-V-Säule". Eine ausdrücklich als konzeptionell ausgewiesene Säule verbessere die Glaubwürdigkeit der TEN-V-Politik nicht (so Ziel der KOM); vielmehr sei diese durch die Entwicklung konkreter Projekte zu erzielen (Nr. 4).
    - Das EP mahnt, die "konzeptionelle Säule" müsse Kriterien enthalten, um im Lauf der Zeit Projekte, Korridore und Netzwerkbestandteile flexibel identifizieren zu können. Es dürfe keine starre Festlegung für die gesamte Budgetperiode an deren Anfang geben; während der Budgetperiode soll das TEN-V zur Anpassung an die Marktbedingungen flexibel erweiterbar sein (KOM: offen). (Nr. 26)
- **Politischer Kontext**
  - **Nächste Schritte das Grünbuch betreffend (kein Gesetzgebungsverfahren)**
    Da es sich nicht um einen Rechtsakt handelt, hat die EP-Entschließung politische, aber keine rechtliche Bedeutung. Eine (unverbindliche) Stellungnahme des Rates ist möglich, aber unwahrscheinlich. Die KOM wird die Ergebnisse des mit dem Grünbuch eingeleiteten Konsultationsverfahrens auswerten.
  - **Mögliche weitere EU-Maßnahmen in Folge des Grünbuchs**
    Die KOM könnte als nächstes ein Weißbuch (nicht-legislatives Dokument) vorlegen, in dem sie konkretere und detailliertere, aber weiterhin unverbindliche Optionen vorstellt. Alternativ könnte die KOM direkt Vorschläge für verbindliche Rechtsakte vorlegen, mit denen sie die künftige TEN-V-Politik gestalten will.