

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
- Drucksache 16/12188 Nr. A.25 -

Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik
Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen
Verkehrspolitik
KOM(2009) 44 endg.; Ratsdok. 6135/09

A. Problem

Für das Jahr 2010 ist eine Revision der Leitlinien für das transeuropäische Netz (TEN-V) vorgesehen, was Gelegenheit bietet, konzeptionelle Defizite des bisherigen transeuropäischen Netzes zu beseitigen.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordert, in den folgenden Schritten des Revisionsprozesses die erforderliche Klarheit herbeizuführen, wobei er insbesondere die Ausgestaltung der sogenannten konzeptionellen Säule als noch völlig unzureichend bestimmt ansieht und er daher von der Bundesregierung erwartet, dass sie hierzu weitere Klärung von der Europäischen Kommission verlangt und keinem Gestaltungsvorschlag zustimmt, der die Entscheidungshoheit über die Inhalte der konzeptionellen Säule der Europäischen Kommission überträgt.

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

C. Alternativen

Annahme abweichender Entschließungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/12188 Nr. A.25 folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Für das Jahr 2010 ist eine Revision der Leitlinien für das transeuropäische Netz (TEN-V) vorgesehen. Ein qualitativ hochwertiges transeuropäisches Verkehrsnetz ist für Deutschland eine entscheidende Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung. Als große Exportnation ist Deutschland auf leistungsfähige europäische Verkehrswege angewiesen. Zum anderen ist Deutschland selbst aufgrund seiner zentralen Lage Mittelpunkt sich kreuzender europäischer Verkehrsströme und trägt durch den Ausbau seiner Infrastruktur zur wirtschaftlichen Entwicklung der Nachbarstaaten in Europa bei. Vor diesem Hintergrund verdient die Frage, wie das künftige transeuropäische Netz gestaltet werden soll, eine besondere Beobachtung. Insbesondere ist eine intensive Begleitung durch den Deutschen Bundestag erforderlich. Der Deutsche Bundestag sieht in der kommenden Revision eine gute Gelegenheit, konzeptionelle Defizite des bisherigen transeuropäischen Netzes zu beseitigen. Der Bundestag weist aber auch ausdrücklich daraufhin, dass jegliche Revisionsbemühungen immer dem Umstand Rechnung zu tragen haben, dass die Planungs-, Realisierungs- und Finanzierungsverantwortung des transeuropäischen Netzes überwiegend bei den Mitgliedstaaten liegt und dass deshalb diese Gewichtsverteilung in den Entscheidungsprozessen auf europäischer Ebene zum Ausdruck kommen muss. Es ist verständlich, dass naturgemäß zu diesem frühen Zeitpunkt der Revision sowohl im Grünbuch der Europäischen Kommission als auch in der Stellungnahme der Bundesregierung viele Aussagen noch recht global gehalten sind und noch kein konkretes Bild einer künftigen europäischen Infrastrukturpolitik vermitteln.

II. Der Deutsche Bundestag hat mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass die Europäische Kommission den Prozess zur Revision der Leitlinien des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem Grünbuch eingeleitet hat und durch ein Konsultationsverfahren zu diesem Grünbuch frühzeitig eine breite Diskussion zur zukünftigen Entwicklung des transeuropäischen Netzes eröffnet hat.

III. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass sich die Bundesregierung mit einer Stellungnahme an diesem Konsultationsprozess beteiligt hat und unterstützt die Bundesregierung insbesondere in ihren folgenden Positionen:

- Weiterentwicklung der vorrangigen Vorhaben zu einem vorrangigen Netz und damit Beseitigung der konzeptionellen Defizite der derzeitigen vorrangigen Vorhaben, wie sie in der Stellungnahme der Bundesregierung aufgeführt werden,
- Konzentration des vorrangigen Netzes auf die europäischen Hauptverkehrskorridore, die die höchsten Verkehrslasten tragen,
- Ermittlung des vorrangigen Netzes auf Basis einer europaweiten Prognose und Nutzen-Kostenuntersuchungen unter Beachtung raumordnerischer und ökologischer Belange,
- Konzentration der Gemeinschaftsförderung auf das vorrangige Netz,

- Keine Beschränkung der EU-Förderung auf grenzüberschreitende Vorhaben, da auch Vorhaben im Binnenland durch Schaffung von Kapazitäten und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten mindestens ebenso hohe europäische Mehrwerte haben,
- keine Aufgabe der einzelstaatlichen Planung zugunsten einer europäischen Infrastrukturplanung,
- Ablehnung der Festschreibung verbindlicher Realisierungszeitpunkte, da dies das jährliche Budgetrecht des Parlaments beschneiden würde,
- Verweis an die Europäische Kommission zur Beachtung der geltenden finanziellen Vorausschau.

IV. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, in den folgenden Schritten des Revisionsprozesses die erforderliche Klarheit herbeizuführen. Insbesondere ist für den Deutschen Bundestag die Ausgestaltung der sogenannten konzeptionellen Säule noch völlig unzureichend bestimmt. Deshalb wird von der Bundesregierung erwartet, dass sie hierzu weitere Klärung von der Europäischen Kommission verlangt und keinem Gestaltungsvorschlag zustimmt, der die Entscheidungshoheit über die Inhalte der konzeptionellen Säule der Europäischen Kommission überträgt.“

Berlin, den 23. Juni 2009

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Renate Blank
Berichterstatterin

elektronische Vorabfassung

Bericht der Abgeordneten Renate Blank

I. Überweisung

Die Vorlage KOM(2009) endg.; Ratsdok. 6135/09 wurde mit Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/12188 Nr. A.25 am 9. März 2009 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die für das Jahr 2010 vorgesehene Revision der TEN-V-Leitlinien soll in einem mehrstufigen Prozess durchgeführt werden. Das vorliegende Grünbuch, in dem die Kommission Optionen für eine künftige TEN-V-Politik zur Diskussion stellt, sollte die Grundlage eines öffentlichen Konsultationsverfahrens sein, welches als erster Schritt dieses mehrstufigen Prozesses bis zum 30. April 2009 durchgeführt werden sollte.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage Ratsdok. 6135/09 in seiner 87. Sitzung am 25. März 2009 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 16(16)587** hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 75. Sitzung am 25. März 2009 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 84. Sitzung am 6. Mai 2009 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 16(21)826** hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Vorlage in seiner **84. Sitzung am 25. März 2009** beraten.

Zu dieser Sitzung hat die Fraktion der FDP den folgenden Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1359**) eingebracht:

„Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag nimmt zum Grünbuch der Europäischen Kommission „TEN-V: Überprüfung der Politik“ wie folgt Stellung und bittet seinen Präsidenten, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln.

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Kommission hat am 4. Februar 2009 ein Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik“ vorgelegt. Der Deutsche Bundestag beteiligt sich mit dieser Stellungnahme am Konsultationsprozess.

Die Verwirklichung von TEN-Projekten hat den europäischen Binnenmarkt gestärkt und die Europäische Union weiter zusammenwachsen lassen. Für dieses Ziel haben die Mitgliedstaaten und die Europäische Union große Investitionen getätigt. Viele Projekte haben die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Europa verbessert. Aus diesem Grund legt der Deutsche Bundestag großen Wert auf eine weitere Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastrukturverbindungen in Europa.

In der letzten Zeit ist der Aspekt des Klimaschutzes immer mehr in den Vordergrund der verkehrspolitischen Diskussionen getreten. Die Schaffung einer Infrastruktur, die dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger Europas und der europäischen Wirtschaft gerecht wird, trägt dazu bei dass der Verkehr in Europa noch effizienter

wird, indem Umwege und Staus vermieden werden. So können Infrastrukturinvestitionen zur Verwirklichung des Ziels einer zwanzigprozentigen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bis 2020 beitragen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass die Kommission ein Grünbuch zur Politik der transeuropäischen Verkehrsnetze vorgelegt hat und so einen breiten Konsultationsprozess über die Ausgestaltung der europäischen Infrastrukturpolitik angestoßen hat,
- dass die Kommission intelligente Verkehrssysteme, die zur größeren Verkehrseffizienz beitragen können, verstärkt zu berücksichtigen beabsichtigt,
- dass die Kommission einen Schwerpunkt der künftigen TEN-V-Politik auf die Komodalität legen will und betont in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Meeresautobahnen und der Hafenhinterlandverbindungen,
- dass die Kommission die künftige Verkehrsnachfrage und politische Steuerungsinstrumente, soweit sie vorhanden sind, als wesentlichen Bestandteil der künftigen TEN-V-Politik berücksichtigen möchte und eine gewisse Flexibilität in der Infrastrukturpolitik als erforderlich erachtet.

II. Der Deutsche Bundestag spricht sich dafür aus,

- die Anstrengungen für ein europäisches Verkehrsinfrastrukturnetz auf die vordringlichen Projekte zu konzentrieren und zu einem Kernnetz weiterzuentwickeln, aber von der Gesamtnetzebene abzurücken,
- das Kernnetz auf einer geographischen Säule, die wichtige Achsen, Knotenpunkte und intermodale Anschlusspunkte festlegt, und einer konzeptionellen Säule aufzubauen, die bedarfsorientiert und anhand von konzeptionellen Merkmalen die Grundlage für eine transparente und objektive Ermittlung von Vorhaben und mögliche Gemeinschaftsfinanzierungen bildet,
- für grenzüberschreitende Projekte, die nicht zum Kernnetz gehören, bi- und trilaterale

Lösungen zu fördern,

- die grenzüberschreitende Koordinierung durch europäische Koordinatoren nicht nur bei Projekten des Kernnetzes aufrecht zu erhalten, sondern auch zur Unterstützung bi- und trilateraler Projekte anzubieten,
- die Interoperabilität besonders im Schienenverkehr als Schwerpunkt der künftigen TEN-V-Politik weiterzuführen,
- ein besonderes Augenmerk auch auf die Binnenschifffahrt als besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger im Güterverkehr zu legen,
- auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Straßengüterverkehr einen Großteil des für die nächsten Jahre prognostizierten Wachstums beim Gütertransport aufnehmen müssen wird,
- bei der Finanzierung verstärkt auf Modelle für öffentlich-private Partnerschaften zu setzen,
- bei der Förderung den europäischen Mehrwert durch eine Kosten-Nutzen-Analyse zu bestimmen, die auf einer einheitlichen Berechnungsgrundlage beruht und die Zuschussvergabe verobjektiviert,
- zu prüfen, inwieweit der Abbau von Bürokratiehemmnissen durch europäisches Recht zur Beschleunigung von Infrastrukturprojekten beitragen kann.

II. Begründung:

Mit den letzten Erweiterungen ist die Zahl der Mitgliedstaaten von 15 auf 27 gestiegen. Der Investitionsbedarf in ein europäisches Gesamtnetz ist nach jüngeren Schätzungen auf circa 500 Milliarden Euro gestiegen und übersteigt damit alle bisher in die Infrastruktur der Transeuropäischen Netze geleisteten Investitionen. Nicht nur in finanzieller, sondern auch in organisatorischer Hinsicht ist es sinnvoll, die Anstrengungen zum weiteren Ausbau der transeuropäischen Infrastruktur auf die vorrangigen Projekte mit einer europaweiten Bedeutung zu konzentrieren und ein Kernnetz zu entwickeln, das diese Vorhaben miteinander verbindet. Diese Konzentration könnte die Verwirklichung der vorrangigen Projekte beschleunigen und so einen Impuls für die Mobilität in Europa setzen.

Die Projekte, die die Verkehrsnetze von zwei oder drei Mitgliedstaaten miteinander verbinden, können durch die beteiligten Mitgliedstaaten vorangetrieben werden. Zur Unterstützung

dieser Projekte ohne europaweite Bedeutung ist es aber sinnvoll, dass die Kommission die Mitarbeit europäischer Koordinatoren anbietet, deren Einsatz sich in der Vergangenheit bewährt hat.

Der Konzentrationsprozess auf ein europäisches Kernnetz wird durch die Eingliederung einer konzeptionellen Säule unterstützt, weil diese gerade auf die europaweite Bedeutung und den Mehrwert für die europäische Ebene abzielt und die Transparenz und Objektivität bei der Auswahl und Mitfinanzierung der Projekte fördert.

In der Diskussion wird teilweise eine Konzentration auf bestimmte Verkehrsträger gefordert. Dieser Vorschlag berücksichtigt nicht, dass jeder Verkehrsträger seine Berechtigung und seine spezifischen Vorteile hat. Auch der Ansatz der Komodalität verlangt, ein transeuropäisches Kernnetz mit allen Verkehrsträgern zu konzipieren. Insbesondere muss berücksichtigt werden, dass der Straßenverkehr einen Großteil der künftigen Steigerungen des Güterverkehrsaufkommens bewältigen müssen wird. Das Ziel der Effizienzsteigerung im Verkehr, kann daher nicht vollumfänglich erreicht werden, wenn der Verkehrsträger mit den größten Zuwachsraten unberücksichtigt bleibt.

Die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen stellt auch bei einer Konzentration auf ein Kernnetz eine große Herausforderung dar. Denn nicht erst durch die Auswirkungen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise sind die Haushalte vieler Mitgliedstaaten weiter belastet worden. Eine Beteiligung privater Investoren bietet daher die Chance, bedeutende Vorhaben zu verwirklichen und die Umsetzung eines europäischen Vorrangnetzes zu fördern.“

Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)1364) eingebracht

„Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Grünbuch der Kommission zu den TEN-V verfolgt das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur der EU und die Politik im Bereich der TEN-V – entsprechend den derzeitigen und künftigen Herausforderungen im Hinblick auf Verkehr und Mobilität sowie auf finanzielle, wirtschaftliche, regionale, soziale, die Sicherheit betreffende und öko-

logische Herausforderungen – grundlegend zu überprüfen.

Die prioritären Vorhaben und Karten der TEN-V sind bisher in erster Linie eine Zusammenstellung großer und teurer nationaler Verkehrsinfrastrukturprojekte. Einige der 30 prioritären TEN-V-Vorhaben stellen keine realistische Option dar. Andere Projekte, die insbesondere nach der Erweiterung der EU sehr wichtig geworden sind, fehlen auf dieser Liste.

Von daher bedarf es der Entwicklung eines realistischen Ansatzes im Bereich der Verkehrsnetze, bei dem die Verkehrskorridore den Bedarf an intermodalen Verbindungen für die Bürger und den Güterverkehr widerspiegeln.

Die Konzentration auf das Kernnetz mit der Anbindung an die regionalen Netze anstelle der parallelen Weiterverfolgung der 30 prioritären Projekte, die mangels ausreichender Finanzierung in der Summe kaum Fortschritte machen, ist zu begrüßen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich bei der zukünftigen Ausrichtung der TEN-V dafür einzusetzen, dass

- eine Zwei-Ebenen-Struktur aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz mit vorrangigen Maßnahmen etabliert wird, bei der es weiterhin einen Vorrang für Schienenverkehrsprojekte gibt;
- Natura 2000, die Richtlinien über die strategische Umweltprüfung, die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Luftqualität, die Wasserrahmenrichtlinie, die Habitat- und die Vogelschutz-Richtlinie sowie das TERM-Indikatorensystem („Transport and Environmental Reporting Mechanism“) – Berichte der Europäischen Umweltagentur über Indikatoren für Verkehr und Umwelt – bei der Entscheidungsfindung und Planung von TEN-V-Vorhaben einzubeziehen sind;
- eine stärkere Berücksichtigung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (intermodale Ketten, Hinterlandanbindung von Häfen etc.) stattfindet;
- es zu einem nachhaltigeren und transparenteren Umgang mit der Finanzierung der TEN-V-Projekte kommt;

- analog zu den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“, Schienenprojekte "Europäische Einheit" definiert werden, auf der Basis der Analyse und Auflistung der fehlenden Lückenschlüsse zwischen Ost- und Westeuropa;
- es eine Integration des Fahrradverkehrs in die TEN-V-Projekte gibt, insbesondere die Berücksichtigung der EuroVelo-Routen und des "Europa-Radwegs Eiserner Vorhang".

Als Ergebnis der Beratung in der **84. Sitzung am 25. März 2009** wurde die Bundesregierung gebeten, einen schriftlichen Bericht zu dem Grünbuch zu übermitteln.

Mit Schreiben vom 20. April 2009 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Bezugnahme auf die Berichts-anforderung den Entwurf einer Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Grünbuch sowie eine Übersicht zu den mit EU-Mitteln (TEN und EFRE) geförderten Projekten vor. Diese Unterlagen wurden als **Ausschussdrucksache 16(15)1371** verteilt.

In seiner **89. Sitzung am 13. Mai 2009** hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Vorlage abschließend beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD einen Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1394neu**) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, das Thema Konzeptionelle Säule sei bis heute noch ein unklarer Begriff, weshalb man einen Antrag erarbeitet habe, welcher eine Klärung fordere. Zudem setze man sich für die Einbeziehung des Deutschen Bundestages bei der Revision der Projekte ein. Man wünsche die Konzentration eines vorrangigen Netzes auf die europäischen Hauptverkehrskorridore, welche auch die höchsten Verkehrslasten trügen. Deutschland sei das Transitland Nr. 1 und man bestehe darauf, dass Deutschland - anders als in der Vergangenheit - einen angemessenen Anteil an den TEN-V-Mitteln erhalte. Zudem wolle man sicherstellen, dass der Bundestag selbst entscheiden könne und nicht von der EU-Kommission auferlegt werde,

welche Strecke man zu bauen habe. Sie forderte auch die Oppositionsfraktionen auf, dem Antrag der Koalitionsfraktionen zuzustimmen, damit das Parlament hier mit einer Stimme spreche.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, sie erhoffe sich von der Initiative der EU-Kommission eine andere Struktur der Transeuropäischen Netze. Man müsse auch für die Zukunft Achsen im Auge haben und keine flächendeckenden Netze in Verantwortung der Europäischen Gemeinschaft. Die nationalen Netze und die Verknüpfung nationaler Netze sei in erster Linie Sache der Mitgliedsstaaten. Die Verbindung und Verknüpfung von wichtigen Märkten und Zentren müsse im Mittelpunkt der weiteren Entwicklung stehen. Für die durchgehende Entwicklung der wesentlichen Achsen und Korridore müsse künftig mehr Geld zur Verfügung gestellt werden als bisher der Fall gewesen sei. Die Kommentierung des Grünbuches durch die Bundesregierung sei ausreichend kritisch und behandle alle relevanten Fragen. Der Deutsche Bundestag habe von Anfang Ideen und Überlegungen einspeist und die Bundesregierung in dieser Angelegenheit sehr intensiv begleitet.

Die **Fraktion der FDP** kritisierte, dass die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD durch mehrfache Verschiebung der Beratung verhindert hätten, dass sich der Deutsche Bundestag bereits im Konsultationsverfahren beteiligen können. Offensichtlich gebe es zwischen der Auffassung der Bundesregierung und der der Koalitionsfraktionen immer noch Unterschiede. Der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gehe von einem Kernnetz aus. Die Bundesregierung bleibe aber bei der Option eines Gesamtnetzes, was von ihr entschieden abgelehnt werde. Sie sei der Meinung, dass der Kommissionsvorschlag zu unkonkret sei, weshalb es gelte, hervorzuheben, was für das transeuropäische Kernnetz maßgeblich sei. Es sei zu bezweifeln, dass es die Koalitionsfraktionen mit der in ihrem Antrag geforderten intensiven Begleitung der TEN-V-Revision durch den Deutschen Bundestag tatsächlich ernst meinten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bedauerte, dass der Bundestag bis zum 30. April 2009 keine Stellungnahme zu dem Grünbuch abgegeben habe. Die Koalitionsfraktionen hätten die Behandlung im Ausschuss immer wieder hinausgezögert.

Den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD sei zu allgemein und enthalte Punkte, die sie nicht unterstützen könne. Sie begrüße den Ansatz des Grünbuches, die TEN-V-Politik grundlegend zu reformieren. Statt nach mehr Geld zu rufen, solle man auch die vorrangigen Projekte auf den Prüfstand stellen. Die Vorschläge der europäischen Kommission gingen noch nicht weit genug. Man halte es nicht für zielführend, wenn die EU im Rahmen der TEN-Projekte rein nationale Abschnitte finanziell fördere. Nach ihrer Auffassung solle sich die EU darauf konzentrieren, die Verknüpfung der nationalen Netze zu gewährleisten und ausschließlich grenzüberschreitende Abschnitte zu finanzieren.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte die vorgesehene Revision der Transeuropäischen Netze. Man unterstütze den Vorschlag, sich auf ein Kernnetz zu konzentrieren und dann über Anschlussnetze nachzudenken. Unter den 30 europäischen Projekten fänden sich einige der teuersten nationalen Projekte wieder, welche keine europäisch-strategische Bedeutung hätten. Diese müssten überprüft werden. Dann würde das eine oder andere Projekt entfallen und man habe mehr Geld für das wirklich wichtige Kernnetz und die notwendigen intermodalen Ketten zur Verfügung. Sie wolle auch, dass es eine klare und eindeutige Konzentration auf den Schienenverkehr gebe. Auch den Fahrradverkehr wolle sie im Rahmen der TEN-Projekte berücksichtigt wissen. Der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD sei zu vage. Da sich Union und SPD offenbar nicht ganz einig seien, beinhalte er viele Leerfloskeln.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP (**Ausschussdrucksache 16(15)1359**) mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (**Ausschussdrucksache 16(15)1364**) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (**Ausschussdrucksache 16(15)1394 neu**) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung empfiehlt er zur Kenntnis zu nehmen.

Berlin, den 23. Juni 2009

Renate Blank
Berichterstatlerin