

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms

(A)

(C)

die Stimmen der SPD bei Enthaltung der Linken und der Grünen.

Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/8352 mit dem Titel „Deutschen Qualifikationsrahmen zum Erfolg führen – Gleichwertigkeit von Abitur und Berufsabschlüssen sicherstellen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der SPD-Fraktion gegen die Stimmen der Linken und der Grünen.

Ich rufe jetzt den Tagesordnungspunkt 11 auf:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

KOM(2011) 650 endg.; Ratsdok. 15629/11

– Drucksachen 17/7918 Nr. A.18, 17/8484 –

Berichterstattung:  
Abgeordneter Arnold Vaatz

Auch die Reden zu diesem Tagesordnungspunkt sollen zu Protokoll genommen werden. Es handelt sich um die Reden der Kollegen Vaatz, CDU/CSU, Lange, ebenfalls CDU/CSU, Burkert, SPD, Simmling, FDP, Behrens, Linke, und Hofreiter, Bündnis 90/Die Grünen.<sup>2)</sup>

Wir kommen zur Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Drucksache 17/8484 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Der Ausschuss empfiehlt, in Kenntnis der Unterrichtung eine Entschließung gemäß Art. 23 Abs. 3 des Grundgesetzes anzunehmen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Dann ist die Beschlussempfehlung angenommen mit den Stimmen aller Fraktionen gegen die Stimmen der Grünen.

(B)

(D)

<sup>2)</sup> Anlage 9

(A)

**Anlage 9****Zu Protokoll gegebene Reden****zur Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Tagesordnungspunkt 11)**

**Arnold Vaatz (CDU/CSU):** Die Europäische Kommission hat am 19. Oktober 2011 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsnetzes, TEN-V, für Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen und Flughäfen ihren Verordnungsvorschlag zu den TEN-Leitlinien vorgestellt. Der Vorschlag sieht ein zweilagiges europäisches Verkehrsnetz vor. Es besteht aus einem Kernnetz und einem Gesamtnetz, die beide auf den derzeitigen nationalen Planungen basieren. Das Kernnetz soll nach den Vorstellungen der Kommission bis 2030 fertiggestellt werden, das Gesamtnetz bis zum Jahr 2050.

Ziel des Vorschlags ist es, die noch wichtigen fehlenden europäischen Verbindungen zwischen Verkehrsknoten und Zentren herzustellen. Das neue TEN-V-Kernnetz soll durch das umfassende Gesamtnetz von Zubringern auf regionaler und nationaler Ebene unterstützt werden.

(B) Der von der Europäischen Kommission geschätzte Investitions- und Finanzierungsbedarf für die Realisierung des Kernnetzes beläuft sich auf 1 500 Milliarden Euro. Bis zum Jahr 2020 werden 500 Milliarden Euro benötigt. Zur Unterstützung der Mitgliedstaaten sollen von der Kommission im Rahmen der parallel aufgestellten Verordnung *„Connecting Europe“*, CEF, von 2014 bis 2020 insgesamt 31,7 Milliarden Euro für das transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V bereitgestellt werden. Der maßgebliche Finanzierungsaufwand verbleibt also bei den Mitgliedstaaten.

Zur Realisierung des Kernnetzes hat die Kommission zehn länderübergreifende Entwicklungskorridore benannt. Durch Deutschland führen davon sechs Korridore. Mit den Kernnetzkorridoren möchte die EU-Kommission über ein effizientes Instrument verfügen, um die definierten Ziele durchzusetzen. Dazu hat sie Anforderungen vorgegeben, die objektiv in die Planungs- und Finanzierungshoheit der Mitgliedstaaten eingreifen.

Wir begrüßen das Konzept der Europäischen Kommission eines Kernnetzes und eines Gesamtnetzes sowie die Festlegung europäischer Verkehrskorridore. Wir wollen ein lückenloses leistungsfähiges transeuropäisches Verkehrsnetz zusammen mit den anderen Mitgliedstaaten verwirklichen.

Allerdings haben wir Bedenken gegen den Verordnungsentwurf im Hinblick auf die Wahrung der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit. Die Kommission beab-

sichtigt über das Instrumentarium der Kernnetzkorridore Durchführungsmaßnahmen gegenüber staatlichen Instanzen der Mitgliedstaaten und auch gegenüber Dritten, zum Beispiel Infrastrukturunternehmen, zu ergreifen, um ihre Ziele umzusetzen. Mit der Umsetzung der Vorschläge würde ein Präzedenzfall für zu weitreichende Durchgriffsrechte der Kommission geschaffen werden. Dies geht uns zu weit. (C)

Andererseits sehen wir bei gleichzeitiger Reduzierung der Kompetenzen der EU in dem Korridorkonzept der Kommission die Chance für die gezielte Verknüpfung und Entwicklung von Wirtschaftszentren in der Europäischen Union. Beispielhaft sei der in Nord-Süd-Ausrichtung bedeutsame Entwicklungskorridor Hamburg–Rostock–Burgas/Türkische Grenze–Piräus–Lefkosia genannt. Damit wird auch das in unserem Koalitionsvertrag formulierte Ziel erreicht, eine integrierte Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und insbesondere ein international konkurrenzfähiges Verkehrsinfrastrukturangebot in einem europäischen Nord-Süd-Korridor zu schaffen. In Verknüpfung mit weiteren Korridoren wird die Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee und dem Mittelmeer sowie dem Schwarzen Meer hergestellt. Die neuen Korridore im TEN-V-Netz bieten gerade für strukturschwächere europäische Regionen neue Chancen für ihre wirtschaftliche Entwicklung.

Wir – damit schließe ich an dieser Stelle unseren Koalitionspartner FDP und die SPD-Fraktion mit ein – haben auch grundsätzliche Bedenken gegen die Rechtsform der TEN-Leitlinien als Verordnung anstatt einer Richtlinie. Interessant sind in diesem Zusammenhang die Parallelwelten der Grünen. (D)

So führen sie in ihrem Entschließungsantrag noch aus, dass alle Möglichkeiten der Rechtsformwahl geprüft werden sollen. In ihrer mündlichen Stellungnahme – namentlich Frau Dr. Valerie Wilms – im Ausschuss hingegen haben sie die Verordnung als Rechtsform für geeignet angesehen.

Sie kritisieren in ihrem Antrag die mangelnde Umsetzung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte in Deutschland, verzögern und bekämpfen aber gleichzeitig mit Eifer wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland.

Zeigt dies vielleicht die dissoziative Identitätsstruktur der grünen Verkehrspolitik – lebend zwischen Realität und Ideologie? Oder ist es mangelndes Rechtsverständnis? Sichtbar immer wieder in zahlreichen Formen der Ignoranz von bestehendem Baurecht für Verkehrsprojekte in Deutschland.

Die Grünen erheben auch den Vorwurf, dass die anderen Fraktionen nur die nationale Sichtweise in den Vordergrund stellen, die europäischen Belange aber vernachlässigen. Genau dies ist nicht der Fall. Im Gegensatz zu der eingeschränkten europäischen Sichtweise der Grünen haben wir den von der Kommission vorgelegten Verordnungsentwurf nach den geltenden europäischen Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit betrachtet – und vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages prüfen lassen. Der Wissenschaftliche Dienst – wie übrigens auch die Regierung –

- (A) kommt in seiner Gesamtbewertung zu dem gleichen Schluss: Der Verordnungsvorschlag der Kommission steht nicht im Einklang mit den Vorgaben des Subsidiaritätsprinzips und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nach Art. 5 Abs. 3 und 4 des EU-Vertrages.

Bei einer abgeschwächten Übertragung der mitgliedstaatlichen Kompetenzen auf die EU erscheint dem Wissenschaftlichen Dienst die Einhaltung der Anforderungen des Subsidiaritätsprinzips und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes jedoch wahrscheinlich. Dies wollen wir mit unserer Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Art. 23 Abs. 4 GG verdeutlichen. Gegenüber einer möglichen Subsidiaritätsrüge halten wir den Verhandlungsweg für zielführender.

Wir möchten mit Beschluss des Bundestages dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Auftrag geben, bei den weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die Mängel des vorliegenden Verordnungsentwurfes beseitigt werden.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Der Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist für Europa von großer Bedeutung. Wir brauchen innerhalb von Europa möglichst gute Verknüpfungen zentraler Verkehrsknotenpunkte zu einem leistungsfähigen zusammenhängenden Verkehrsnetz. Der schnelle und ungehinderte Transport von Wirtschaftsgütern ist insbesondere für eine Exportnation wie Deutschland von großer Bedeutung.

- (B) Wir begrüßen deshalb die Initiative, transeuropäische Infrastrukturprojekte zu fördern und damit Verkehrsinfrastrukturprojekte zu realisieren, die nicht nur dem jeweiligen Nationalstaat, sondern auch anderen europäischen Mitgliedstaaten nutzen und einen deutlichen Mehrwert für die EU haben. Dies haben wir in unserem Entschließungsantrag, den die Koalitionsfraktionen gemeinsam mit der SPD-Fraktion erstellt haben, deutlich gemacht. An dieser Stelle wird deutlich, dass wir in der europäischen Politik eine große Mehrheit im Bundestag haben.

Es muss an dieser Stelle jedoch auch gefragt werden, ob der von der EU eingeschlagene Weg der richtige ist oder ob es andere, praktikablere Lösungen gibt.

Aus meiner Sicht verstößt die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Leitlinien gegen die Grundsätze der Subsidiarität und die Verhältnismäßigkeit gemäß Art. 5 des Vertrages über die Europäische Union in Verbindung mit Art. 5 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.

Erstens Subsidiarität: Auch wenn europäische Themenbereiche tangiert werden, fällt die Infrastrukturplanung, einschließlich Bau und Finanzierung, grundsätzlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, die auch bisher erfolgreich Planung, Finanzierung und Durchführung der einzelnen Projekte in eigener Regie durchgeführt haben. In der Verordnung wird unterstellt, dass ein den Zielen der EU entsprechendes transeuropäisches Verkehrsnetz ausschließlich durch Koordination auf EU-Ebene erreichbar sei. Es wird dabei verkannt, dass ein

- transeuropäisches Verkehrsnetz kein Selbstzweck ist, sondern dem Verkehrsbedarf in den jeweiligen Mitgliedstaaten entsprechen muss und dass Investitionen den gesamtwirtschaftlichen Anforderungen genügen müssen. (C)

Der Verkehrsbedarf ergibt sich dabei sowohl aus dem nationalen wie auch aus dem intereuropäischen und internationalen Verkehr. Dieser Verkehr muss auf den nationalen Teilnetzen bewältigt werden. Folglich ist das Eigeninteresse der Mitgliedstaaten an bedarfsgerechten Infrastrukturen groß. Deshalb ist auch in Art. 171 Abs. 2 AEUV – Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union – vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten die einzelstaatlichen Politiken in diesem Bereich koordinieren. Diese Bestimmung geht davon aus, dass die Planung und Durchführung der innerstaatlich erforderlichen Maßnahmen in Eigenverantwortung der Mitgliedstaaten zu erfolgen hat. Insbesondere können aufgrund ihrer Finanzierungsverantwortung, die neben der Herstellung auch die Erhaltung der Infrastrukturen umfasst, nur die Mitgliedstaaten selbst entscheiden, welche Infrastrukturprojekte in welchem zeitlichen Rahmen vordringlich umgesetzt werden.

Die Übertragung der Planungsentscheidung auf die Kommission und die Reduzierung der Aufgaben der Mitgliedstaaten auf Finanzierung und Ausführung käme einer Kompetenzverlagerung gleich.

- Zweitens Verhältnismäßigkeit: Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Regelungen sind zur Realisierung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes weder geeignet noch erforderlich oder angemessen. Regelungsumfang und -dichte lassen bewährte nationale Strukturen und Verfahren außer Acht. Darüber hinaus entstehen den Mitgliedstaaten finanzielle Belastungen durch Ausrüstungs- und Umsetzungsverpflichtungen sowie zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch unnötige Berichte an von der Kommission eingesetzte Koordinatoren. (D)

Die Mitgliedstaaten sollen verpflichtet werden, ihre Verkehrsinfrastruktur nach festgelegten technischen Parametern innerhalb vorgegebener Fristen auszubauen, aus- und aufzurüsten. Vor allem die willkürlich gewählten Realisierungszeiträume – Kernnetz bis 2030, Gesamtnetz bis 2050 – und die den Mitgliedstaaten überlassene Finanzierung stellen unverhältnismäßige Belastungen dar.

Der geschätzte Investitions- und somit auch Finanzierungsbedarf für die vorgeschriebene Realisierung des Kernnetzes bis 2030 wird von der KOM mit 1 500 Milliarden Euro angegeben; bis 2020 sollen circa 500 Milliarden Euro benötigt werden. Das ist in der gegenwärtigen Finanzkrise von den Mitgliedstaaten nicht zu leisten. Dies bedeutet, dass es Änderungen geben muss.

Grundvoraussetzungen für zu beschließende Richtlinien sind die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie die Einrichtung eines Planungs- und Haushaltsvorbehalts der Mitgliedstaaten.

Wir unterstützen die Einteilung in Gesamt- und Kernnetz und die Festlegung der europäischen Verkehrskorridore, von denen sechs von zehn Deutschland betreffen, um die europäischen Wirtschaftsräume besser miteinander

- (A) der zu verknüpfen und damit unsere Wettbewerbsfähigkeiten zu steigern. Die Befugnisse der Europäischen Kommission, zum Beispiel rechtsverbindliche Durchführungsbeschlüsse fassen zu können, greifen aber zu tief in Kernkompetenzen der Mitgliedstaaten ein.

So wichtig und richtig die Grundidee ist, so ist die geplante Ausführung noch verbesserungswürdig.

**Martin Burkert (SPD):** Alle Wege führen nach Rom. Und nach Amsterdam. Und nach Genua. Und nach Berlin. Und nach Nürnberg. Und und und. Dass alle Europäerinnen und Europäer spätestens im Jahr 2050 nur 30 Minuten von einem Zubringernetz nach Rom, Amsterdam oder sonstwo in Europa entfernt sein sollen, das ist das europäische Ziel. Denn mit den Vorschlägen zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen soll aus dem Flickenteppich aus Schienenwegen, Straßen, Schifffahrtskanälen und Flughäfen ein einheitliches europäisches Verkehrsnetz geschaffen werden. Zehn sogenannte Korridore sollen bis 2030 quer durch Europa entstehen. Sie werden 15 000 Kilometer Eisenbahnstrecken zusammenführen, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegt sind.

Heute mangelt es aber beim grenzüberschreitenden Verkehr noch erheblich an Verbindungen und es bestehen enorme technische Barrieren wie fehlende Elektrifizierungen, verschiedene Spurweiten und Stromsysteme oder Signaltechniken. Die europäischen Eisenbahnen arbeiten beispielsweise mit sieben unterschiedlichen Spurweiten sowie 18 unterschiedlichen Leit- und Sicherungssystemen. Nur 20 der europäischen Großflughäfen und 35 der wichtigsten Häfen sind direkt an das europäische Schienennetz angeschlossen.

Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass auch effiziente Verkehrsnetzsysteme wie das sogenannte ERTMS finanziert werden sollen. Beim ERTMS handelt es sich um ein System zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der transeuropäischen Netze. Das wird den Reisenden und den Unternehmen in ganz Europa zugutekommen. Denn weder der Individual- noch der Handelsverkehr endet an den nationalen Grenzen. Und da kommt in den nächsten Jahrzehnten auch noch einiges auf uns zu: Der Güterverkehr soll in Europa bis zum Jahr 2050 um schätzungsweise 80 Prozent zunehmen, der Personenverkehr um mehr als 50 Prozent.

Aus meiner Sicht spielen – vor allem natürlich in Richtung Osteuropa – besonders die Korridore Nürnberg–Prag sowie München–Prag beim grenzüberschreitenden Verkehr eine große Rolle. Bundesverkehrsminister Ramsauer ist herzlich dazu aufgerufen, dieses Projekt voranzubringen. Abgesehen davon, dass es, wie ich finde, nicht die feine englische Art war, dass die bayerische Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion leider nicht vom Minister, sondern nur zufällig bei einem Besuch vergangenen September in Tschechien erfahren hat, dass die Strecke Prag–München in Brüssel angemeldet wurde.

Für einen Alleingang ist das transeuropäische Netz zu bedeutend. So etwas darf nicht am Parlament vorbei passieren. Denn bei den Leitlinien zu den transeuropäischen

Verkehrsnetzen geht es nicht nur um Verkehr, sondern auch um Geld, um sehr viel Geld. Es geht um enorme Investitionen in die Infrastruktur, die Arbeitsplätze schaffen und die europäische Konjunktur anschieben können. Dass die TEN-Mittel aus Brüssel aufgestockt wurden, ist deshalb zu begrüßen. Bis 2020 werden für die Verkehrsinfrastruktur 31,7 Milliarden Euro bereitgestellt. Rund 20 Milliarden Euro gehen davon in die Schiene.

Der normale Kofinanzierungsanteil für die TEN-Vorhaben im Kernnetz betragen – nur – bis zu 20 Prozent für Arbeiten wie zum Beispiel Erkundungsmaßnahmen bei Tunnelarbeiten. Das nennt sich dann Anschubfinanzierung. Nach Adam Riese verbleiben für die Mitgliedstaaten aber in einem solchen Fall mindestens 80 Prozent, die sie selbst finanzieren müssen. Im schlimmsten Fall müssen die betroffenen Mitgliedstaaten bis zu 90 Prozent des Projektes kofinanzieren. Aus der sogenannten Anschubfinanzierung der EU wird dann ganz schnell eine riesige Schuldenfalle. Welches Land soll und kann das heute überhaupt leisten?

Die europäischen Mitgliedstaaten werden letztlich also zu Investitionen in den Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze von rund 300 Milliarden Euro verpflichtet. Par Ordre de Mufti. Und das bis zum Jahr 2030. Aber: In Zeiten wie diesen ist der Haushalt mit dem wichtigsten Interesse der einzelnen Mitgliedstaaten. Finanzvernunft und Sparsamkeit sind oberstes Gebot. Denn es geht um zentrale nationale Fragen, nicht nur für die einzelnen Mitgliedstaaten, sondern vor allem auch für die europäische Gemeinschaft.

Und so schön es für Deutschland ist, dass sechs von zehn transeuropäischen Verkehrskorridoren durch unser Land führen, zu so viel Investitionsverpflichtungen führt das auch. Deshalb müssen wir dringend auf die Einrichtung eines Planungs- und Haushaltsvorbehalts hinwirken, damit die finanzielle Belastung der Mitgliedstaaten tragbar ist.

Letztlich stehen noch drei wichtige juristische Fragen im Raum, die zu überprüfen sind:

Erstens. Inwieweit wird mit dem Verordnungsentwurf das Subsidiaritätsprinzip verletzt?

Zweitens. Ist der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission verhältnismäßig?

Drittens. Wie ist der Erlass der Leitlinien zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen in der Form als Verordnung rechtlich zu beurteilen?

Meine Einschätzung ist, dass der Verordnungsvorschlag in wesentlichen Aspekten über das Ziel hinauschießt. Er sieht Regelungen vor, die grundsätzlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen. Dazu zählt die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und vor allem für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Der Verordnungsvorschlag nimmt aber enorm auf die Verkehrshaushalte der Mitgliedstaaten Einfluss, und zwar in einem Maße, den sich die Mitgliedstaaten schlichtweg nicht leisten können.

Juristisch problematisch ist auch, dass die Kommission als Handlungsform für die transeuropäischen Ver-

- (A) kehrnsnetze eine Verordnung gewählt hat, die unmittelbar und allgemein gilt. Im Übrigen nicht nur für die Mitgliedstaaten, sondern auch für Dritte wie zum Beispiel Terminal- oder andere Infrastrukturbetreiber. Deshalb müssen noch einmal alle Möglichkeiten der Rechtsformwahl gründlich überprüft werden.

Ich hoffe, dass Herr Ramsauer den starken Auftrag, den er aus dem Bundestag mitnimmt, ernst nimmt. Und ich hoffe, dass eine Lösung gefunden wird. Eine Lösung, die einvernehmlich ausgestaltet wird und nicht mittels eines Sanktionsdrucks aus Brüssel.

Ich hoffe, dass es dann spätestens 2050 heißen kann: Alle Wege führen nach Rom. Und nach Amsterdam. Und nach Genua. Und nach Berlin. Und nach Nürnberg. Und und und.

**Werner Simmling (FDP):** Wir widmen uns heute Abend doch einem der wichtigsten Bereiche des vereinten Europas, nämlich der freien und auch grenzüberschreitenden Mobilität. Ich halte es für besonders wichtig, dass sich der Deutsche Bundestag ausführlich mit diesem Thema befasst. Denn Deutschland als Land im Herzen Europas und Transitland ist von Entscheidungen in der Verkehrspolitik besonders betroffen.

- (B) Nachdem wir kürzlich das Weißbuch Verkehr verhandelt haben, liegt uns nun die Verordnung zu den transeuropäischen Netzen vor. Die FDP begrüßt die vorliegende Revision der Leitlinien transeuropäischer Verkehrsnetze. Ausschlaggebend für unsere grundsätzlich positive Haltung ist, dass der Verordnungsvorschlag ein erster wichtiger Schritt in Richtung Priorisierung ist. Die Einteilung in ein Kern- und ein Ergänzungsnetz auf Basis transparenter Kriterien sowie die Förderung von Komodalität, Schnittstellen und intelligenten Verkehrssystemen sind ein richtiger Ansatz für das europäische Verkehrsnetz.

Der Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze, im Besonderen das Kernnetz, bietet Investitionsanreize, um Infrastrukturprojekte realisieren zu können. Vor dem Hintergrund der jahrelangen allgemeinen Unterfinanzierung in der Verkehrsinfrastruktur, bekennen wir uns daher klar zu den transeuropäischen Netzen. Allerdings, und das ist Anlass für den Entschließungsantrag der Regierungsfractionen gemeinsam mit der SPD gewesen, sehen wir in Teilen die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit berührt.

Die Europäische Union soll und darf dann tätig werden, wenn gewünschte Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten, regionaler und lokaler Ebene nicht umgesetzt werden können. Das besagt das Subsidiaritätsprinzip. Dessen Einhaltung und Wahrung ist für uns kein Selbstzweck, sondern garantiert die besten Lösungen für die Verkehrsprobleme auf der richtigen Ebene. Wir sagen: Brüssel soll grenzüberschreitenden Verkehr regeln und sich aber aus dem regionalen und lokalen Verkehr raushalten.

Bedenklich im Sinne der Subsidiarität sind insbesondere diejenigen Vorschläge, die sich auf Planung, Durchführung und Finanzierung beziehen. Der Infrastruktur-

- (C) aufbau sollte nach unserem Dafürhalten zwar auf europäischer Ebene abgestimmt werden, dennoch weiter vorrangig Aufgabe und Kompetenz der Mitgliedstaaten sein. Schon im Weißbuchantrag haben wir klargestellt, dass die nationale Planungshoheit erhalten bleiben soll. Da die Finanzierung weiter in der Verantwortung der Mitgliedstaaten liegt, muss diesen vorbehalten sein, zu entscheiden, welche Projekte prioritär in welchem Zeitrahmen durchgeführt werden.

Was wir nicht wollen, ist, durch zu pauschale und undifferenzierte Kritik mit einem platten Verweis auf Subsidiarität sinnvolle europäische Lösungen zu behindern bzw. unmöglich machen. Die FDP begrüßt, wie bereits gesagt, die sinnvolle Priorisierung und zweilagige Planung in ein Kern- und ein Gesamtnetz. Ebenfalls stehen wir der Fazilität „Connecting Europe“ und den projektbezogenen Anleihen positiv gegenüber. Eine Umschichtung der Mittel auf europäischer Ebene und zusätzliche Finanzinstrumente können grundsätzlich positive Anreize auslösen. Trotzdem können wir einem massiven Eingriff in die nationalen Haushalte nicht zustimmen, und das nicht nur, weil wir aufgrund mangelnden Haushaltsvorbehaltes eine solide Finanzierung bislang nicht gewährleistet sehen, sondern auch, weil wir die parlamentarischen Haushaltsrechte gefährdet sehen. Immerhin sprechen wir hier von einer Summe von 1,5 Billionen Euro.

- (D) Wir wünschen daher eine deutliche Darstellung, warum eine Kompetenzverlagerung auf europäischer Ebene sinnvoll sein soll. Hinsichtlich der Planungsbefugnis und Koordinierung auf europäischer Ebene sehen wir das nicht erfüllt. Insbesondere die Vorschläge zu den Kernnetzkorridoren greifen maßgeblich in die Kompetenzen der Mitgliedstaaten ein. Die Vorgaben gehen in ihrem Detaillierungsgrad bei den Durchführungsplänen viel zu weit, führen zu einer unverhältnismäßigen Einflussnahme auf die nationalen Verkehrshaushalte und würden diese überfordern.

Erstens. Wir fordern also eine ausführliche Prüfung der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit.

Zweitens. Wir wünschen eine begründete Stellungnahme.

Drittens. Wir fordern die Prüfung einer anderen Rechtsform. Statt einer Verordnung sind eine Richtlinie oder Leitlinie unseres Erachtens besser geeignet.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Wir alle sind froh darüber, dass in Europa die Grenzen gefallen sind. Im Verkehr sieht es aber anders aus. Es gibt zwar keine Grenzkontrollen mehr, aber häufig trennen uns zum Beispiel unterschiedliche nationale Vorschriften, Gebührensysteme und Signalregelungen. Wir brauchen dringend eine gemeinsam abgestimmte Verkehrspolitik der EU und ein einheitliches europäisches Verkehrsnetz.

Der Vorschlag eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vonseiten der EU-Kommission liegt auf dem Tisch. Es hätte ein Vorschlag werden können, der über die nationalen Grenzen der Verkehrspolitik hinausgeht, der Klimaschutz und Mobilität gleichberechtigt bewertet,

- (A) Nadelöhre zielgenau beseitigt und Verkehrsströme sinnvoll lenkt. Aber gerade das steht in der Vorlage nicht drin. Sie wurde am grünen Tisch der Planer erarbeitet. Es wurde nicht beachtet, dass Europa mehr ist als ein Wirtschaftsstandort, der attraktiv und effizient gestaltet sein soll. Ein Verkehrsnetz soll aus unserer Sicht nicht nur Waren von A nach B transportieren, sondern sich nach den Bedürfnissen der Menschen richten.

Die Menschen wollen sinnvolle Verkehrsverbindungen und sie wollen weniger Verkehrsbelastung; sie wollen keine ratternden Güterzüge mit Lärm und Dreck vor ihrer Nase haben, und sie wollen beteiligt werden, wenn es um die Planung von Verkehrsprojekten vor ihrer Haustür geht.

Wir lesen im Vorschlag der Kommission, dass künftig zentrale Verkehrskorridore gefördert werden sollen. Das wäre ja grundsätzlich sinnvoll, wenn keine Milliardenzuschüsse mehr für isolierte Großprojekte fließen würden, die möglicherweise gar kein Verkehrsnetz ergeben. Stattdessen sollten die Zuschüsse zielgenau zur Beseitigung von Nadelöhren verwendet werden, und es sollte vergleichbare Zuschüsse für vergleichbare Strecken geben. Das ist leider nicht der Fall. Dafür hat die Kommission einen Preis von 1 500 Milliarden Euro ausgerechnet. Soviel würde es kosten, wenn das europäische Kernnetz bis zum Jahr 2030 verwirklicht werden sollte. 1 500 Milliarden Euro – das ist eine 15 mit 11 Nullen! Das ist zehnmal so viel wie der jährliche Gesamthaushalt der EU. Zum Vergleich: Damit könnte man etwa 6 Millionen Einfamilienhäuser bauen. Und weil das aus Steuermitteln nicht aufgebracht werden könnte, wird das Tor weit aufgestoßen für private Investoren. An sie sollen Projektanleihen ausgegeben werden, und mit ihnen sollen öffentlich-private Partnerschaften geschlossen werden. Es winken natürlich hohe Renditen für die Investoren, und die Bürgerinnen und Bürger werden dafür kräftig zur Kasse gebeten werden. So würden dann wohl viele neue Mautsysteme auf uns zukommen. Dass will die Linke nicht.

(B)

Wenn die Interessen der Großen im Mittelpunkt stehen, geht es regelmäßig daneben. Denken wir nur an Stuttgart 21 oder die Beltquerung nach Dänemark. Beides wahnsinnig teure EU-Projekte, beides gegen den Widerstand der Bürgerinnen und Bürger. All dem setzt der neue Vorschlag die Krone auf. Er beseitigt selbst die Beteiligungsrechte der Staaten. Mit dieser Neuregelung könnte die EU direkt durchregieren und Beschlüsse fassen, die unmittelbar Einfluss auf die Investitionsplanung und Durchführung von Verkehrsprojekten in den betroffenen Mitgliedstaaten nehmen könnten. Das machen wir nicht mit. Das Centrum für Europäische Politik kommt zu einem ernüchternden Ergebnis: „Der Erlass der TEN-Leitlinien als Verordnung ist rechtswidrig.“ Deutlicher kann eine Klatsche doch wohl nicht ausfallen, oder?

Die Linke fordert darum, dass ein Vorschlag vorgelegt wird, der erstens finanzierbar ist und zweitens auch unserem Rechtssystem entspricht. Deshalb unterstützen wir auch den Antrag von CDU/CSU, SPD und FDP.

Beim Antrag von Bündnis 90/Die Grünen können wir uns nur enthalten. Die Grünen unterstreichen die aus ih-

rer Sicht guten Ansätze für ein europäisches Verkehrsnetz, beklagen aber gleichzeitig, dass der Ausbau eines gemeinsamen europäischen Verkehrsnetzes „stetig den nationalen Interessen der Mitgliedstaaten untergeordnet“ worden ist, und verteidigen damit den EU-Eingriff. Die Linke lehnt es klar ab, per Verordnung Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu disziplinieren und auf den vermeintlich rechten Weg zu bringen. Deshalb werden wir dem Antrag nicht zustimmen.

(C)

Das Vertrauen der Menschen in die europäische Idee wäre vollends dahin, wenn der Vorschlag der EU für eine Verordnung umgesetzt würde. Die Linke will mehr Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und nicht weniger.

**Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Der Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, TEN-V, ist für den freien Personen- und Güterverkehr im europäischen Binnenmarkt, die Wettbewerbsfähigkeit und die nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsentwicklung in der EU von enormer Bedeutung. Deshalb hat die Kommission bereits 1996 Leitlinien für einen transeuropäischen Verkehrsraum verabschiedet. Diese Leitlinien wurden immer wieder überarbeitet, erweitert und durch verschiedene Finanzinstrumente ergänzt.

Dennoch fällt die Bilanz nach 15 Jahren schlecht aus. Die Koordinierungsbereitschaft und der Umsetzungswille der Mitgliedstaaten haben bisher nicht ausgereicht, ein transeuropäisches Netz zu etablieren. Der Ausbau eines gemeinsamen europäischen Verkehrsnetzes wurde von den nationalen Interessen der Mitgliedstaaten stetig untergraben. So führen fehlende grenzüberschreitende Verbindungen noch immer zu erheblichen Engpässen beim Güter- und Personenverkehr auf wichtigen europäischen Verkehrsachsen. Auch hinsichtlich der Verkehrsträger ist das Infrastrukturnetz weiterhin fragmentiert.

(D)

Verschärft werden die Hindernisse und Engpässe im Verkehrssystem durch unterschiedliche Betriebsvorschriften, Normen und Sicherheitssysteme. Erst letztes Jahr hat die Bundesregierung die europäische Zusammenarbeit bei der Stärkung der umweltfreundlichen Schiene aufgekündigt, indem sie bekannte, die Einführung von ETCS im Korridor A bis Ende 2015 nicht termingerecht einzuhalten. Auch die DB AG bestätigte, kein eigenwirtschaftliches Interesse an der Installation von ERTMS zu haben.

Was ist daraus zu lernen? Die bisher in Eigenregie der Mitgliedstaaten erfolgte Planung und Durchführung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte ist nicht geeignet, ein transeuropäisches Verkehrsnetz zu etablieren. Der freiwillige Ansatz reicht nicht aus, den notwendigen Druck beim Ausbau einer transeuropäischen Infrastruktur zu erzeugen. Das wäre so, als ob man von den Ländern und Kommunen verlangen würde, ein nationales Verkehrsnetz zu errichten. Alle wissen, was dabei herauskäme.

Deshalb fordert die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, den Ausbau der TEN-V konsequent voran-

- (A) zutreiben. Wir unterstützen den Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates für den Auf- und Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, TEN-V, mit dem die ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern unter möglichst sozialverträglichen, umweltfreundlichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen gesichert werden kann.

Vor allem begrüßen wir, dass nach dem Vorschlag der Kommission nachhaltige Verkehrsträger das Rückgrat der TEN-V bilden sollen. Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und, wo sinnvoll, auf das Binnenschiff ist zu unterstützen. 90 Prozent der vorgeschlagenen Projekte betreffen den Schienenverkehr. Das ist der richtige Schritt zu einem nachhaltigeren transeuropäischen Verkehrsnetz. Denn selbst Zweiflern dürfte inzwischen klar sein, dass ein weiteres Anheizen des Verkehrswachstums durch neue Straßen und Autobahnen nicht mehr akzeptiert werden kann.

Die Schuldenbremse zwingt heute alle Länder, eine sehr gewissenhafte Kosten-Nutzen-Rechnung anzustellen, wenn es um die Finanzierung neuer Infrastrukturen geht. Deshalb fordern wir, dass der verkehrliche Nutzen im Mittelpunkt der Projektauswahl stehen muss. Kleinere, schnell umsetzbare Maßnahmen mit hohem Nutzen für die Integration der europäischen Verkehrsnetze müssen Vorrang vor Großprojekten mit hohem finanziellen Aufwand und sehr langen Realisierungszeiträumen haben. Zudem muss ein Gleichgewicht zwischen finanzieller Realisierbarkeit und ausreichender Verbindlichkeit gefunden werden. In dem von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Prinzip der Umschichtung von EU-Mitteln bei ausbleibendem Projektfortschritt – „use it or lose it“-Prinzip – sehen wir hierzu ein geeignetes Mittel.

(B)

(C)

(D)

