

- (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.

- (B)

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

(C) 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 das wichtigste 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.

(D) 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-