

Schwerpunkte der Europapolitik für das BMVBS:

- I) Wettbewerbsfähigkeit**
- II) Sicherheit und Verbraucherrechte**
- III) Umwelt- und Klimaschutz**
- IV) Infrastruktur und Finanzierung**

Europa steht vor enormen Herausforderungen: Die Bewältigung einer Finanzkrise, deren Ausmaß noch nicht endgültig messbar ist; die Bewältigung der Folgen von Naturkatastrophen wie der Vulkanaschewolke; die Bekämpfung der negativen Auswirkungen des Klimawandels und das Standhalten der europäischen Wirtschaft gegen die aufstrebenden asiatischen Märkte. Diese Herausforderungen verlangen nach europäischen Lösungen, die von allen 27 Mitgliedstaaten gleichermaßen getragen werden müssen. Diesem Anspruch wollen wir gerecht werden. Dennoch gibt es auch Fälle, in denen der Einfluss Europas zurückzustehen hat: Dort, wo wir als Mitgliedstaat die nationalen Belange selbst besser regeln können oder dort wo wir uns wegen des internationalen Wettbewerbs besser in globalen Gremien abstimmen.

Im Koalitionsvertrag haben wir uns zum Ziel gesetzt, unsere deutschen Interessen offensiv in Europa zu vertreten. Dazu zählt auch, dass wir bei jeder neuen Initiative sehr genau darauf achten werden, dass der Subsidiaritätsgrundsatz eingehalten wird. Europäische Regeln müssen einen Mehrwert aufweisen. Das Thema Vulkanasche hat zum Beispiel gezeigt, dass ein gemeinschaftliches Vorgehen notwendig ist. Zugleich wird jedoch deutlich: Der Weg zu besseren Standards kann länger als gewünscht dauern. Um unsere europapolitischen Vorschläge und Interessen in Zukunft noch besser vertreten zu können, haben wir den Bereich der EU-Politik im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung organisatorisch aufgewertet und personell gestärkt. Von hier aus werden auch die jeweiligen Ratspräsidenschaften inhaltlich begleitet.

Seit dem 1. Juli hat Belgien den Vorsitz. Wir stehen mit der belgischen Regierung und auch den nachfolgenden Präsidenschaften Ungarn und Polen in engem Kontakt und haben deren Schwerpunkte sehr genau im Blick. Unter belgischer Ratspräsidenschaft wird z.B. das Weißbuch Verkehr entstehen, welches die Leitlinien für die zukünftige Verkehrspolitik bis 2020 vorgibt. Deutschland wird sich in diesem Rahmen insbesondere für Fortschritte bei der Sicherheit im Luftverkehr, für einen technologieoffenen Ansatz bei der Technologieförderung sowie für die Öffnung der Märkte im Schienenpersonenverkehr einsetzen. Außerdem werden wir bei den externen Kosten für Wettbewerbsgleichheit eintreten und dafür, dass Stau- und Unfallkosten nicht angelastet werden. Bei den neuen TEN-V-Leitlinien setzen wir uns vor allem für die Beseitigung von Infrastrukturengpässen ein.

Deutschland gehört in Europa zu den wichtigsten Transitländern und profitiert deshalb vom Handel im Güterverkehrs- und Logistikbereich. Als größte Volkswirtschaft innerhalb des zwischenzeitlich

zum größten Wirtschaftsraum der Welt angewachsenen europäischen Binnenmarkts ist Deutschland die führende Exportnation in der Europäischen Union; zwei Drittel der deutschen Ausfuhr gehen in europäische Staaten. Die deutsche Wirtschaft ist ihrer Struktur nach damit wie kaum ein anderes vergleichbares Land auf den Export von Waren ins Ausland angewiesen. Deutschlands Export ist ein Grundpfeiler der eigenen Wirtschaftskraft: Vom Außenhandel hängt ein Großteil der Arbeitsplätze ab. Die Rahmenbedingungen müssen den Export deshalb erleichtern, um den wirtschaftlichen Erfolg fortzuschreiben. Und wir brauchen Wettbewerbsgleichheit in Europa selbst, damit unserer Wirtschaft keine Nachteile entstehen.

Grundsätzlich gilt: Wir wollen Mobilität ermöglichen, nicht verhindern. Gerade in Zeiten eines prognostizierten Verkehrswachstums. Der Klima- und Umweltschutz spielt in unserer Strategie ebenso eine Rolle wie die Verkehrssicherheit und die Rechte der Verbraucher.

Unsere Europapolitik konzentriert sich auf vier Bereiche, die wir mit einem Bündel politischer Maßnahmen angehen:

- Stärkung des Wettbewerbs,
- Erhöhung der Sicherheit der Bürger und Stärkung ihrer Verbraucherrechte,
- Verbesserung von Umwelt- und Klimaschutz sowie
- Verbesserung der Infrastruktur und ihrer Finanzierung.

I- WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im Schienenverkehr

Grundlage für eine stärkere Wettbewerbsfähigkeit ist die Festschreibung EU-weiter Regelungen zur Öffnung der Märkte. Bei einigen Verkehrsträgern sind wir bereits am Ziel angekommen. So ist z.B. die Liberalisierung des Luftverkehrsraums seit 2003 und die des Schienengüterverkehrs seit 2007 vollendet. Davon profitieren wir nun alle Mitgliedsstaaten.

a. Zeit- und Kostenersparnis bei der Zulassung von Schienenfahrzeugen

Das Festschreiben eines Datums allein genügt nicht, um den liberalisierten Markt mit Leben zu füllen. Wenn Waren in andere Länder des EG-Zollgebiets transportiert werden, fallen zwar die Zollformalitäten weg; es gelten jedoch weiterhin die nationalen Beschränkungen. Diese wirken sich zum Teil ebenso stark wachstumshemmend aus wie Zölle. Wir müssen deshalb bestehende Blockaden abbauen:

Im Schienenverkehr weichen z.B. die nationalen technischen Anforderungen an die Schienenfahrzeuge innerhalb der EU teilweise erheblich voneinander ab. Das ist historisch erklärbar, denn das Eisenbahnsystem war ursprünglich streng national ausgerichtet. Nur Personen- und Güterwagen durften die Grenze überqueren; die Lokomotiven mussten hingegen an der Grenze ausgetauscht werden. Noch heute müssen bereits zugelassene Triebwagen und Loks in einem anderen Mitglieds-

staat den Zulassungsprozess ein weiteres Mal durchlaufen, wenn sie dort eingesetzt werden sollen. Für Eisenbahnunternehmen und Hersteller ein zeitaufwendiger und kostspieliger Prozess. Das Harmonisieren dieser Vorschriften dauert lange, weil die technischen und sicherheitsrelevanten Voraussetzungen für den Einsatz eines Schienenfahrzeuges sehr detailliert sind. Entsprechend aufwändig ist es, sie zu vereinheitlichen. Wir verfügen jedoch über ein Instrument, das uns bereits gegenwärtig Erleichterung bringen kann: das sogenannte Prinzip der gegenseitigen Anerkennung. Wir fordern deshalb auf EU-Ebene die:

- Ausweitung der Zahl einzelstaatlicher Regelungen, die gegenseitig anerkannt werden;
- Straffung der (nationalen) Verfahren für die Zertifizierung von Schienenfahrzeugen durch die Einführung einer länderübergreifenden Anerkennung nationaler Tests und Prüfungen.

Von der Vereinfachung der Prozesse für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr können wir in vielerlei Hinsicht profitieren – und das ist angesichts der zukünftigen Herausforderungen dringend erforderlich: Wir brauchen einen leistungsfähigen und effizienten Güterverkehr auf der Schiene, denn wir erwarten einen immensen Verkehrszuwachs. Nur mit einem effizienten Schienenverkehr werden wir mehr Verkehr auf die Schiene verlagern können.

b. vollständig Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr

Es sind übrigens längst nicht alle Märkte für den freien Transport geöffnet. Hier gibt es z.B. im Schienenpersonenverkehr noch dringenden Handlungsbedarf. Wir fordern von der Kommission, dass die europäischen Eisenbahnnetze auch für den Schienenpersonenverkehr komplett geöffnet werden. Derzeit gilt eine eingeschränkte Marktöffnung: es dürfen im grenzüberschreitenden Verkehr nur ausländische Personenzüge fahren. Wegen fehlender EU-weiter Regeln ist ein uneingeschränkter Zugang zu den Schienennetzen in anderen Mitgliedstaaten nicht möglich. Deutschland hat mit der Bahnreform 1994 bereits die Weichen gestellt und ist über die derzeitigen Regelungen des EU-Rechts hinausgegangen: Hierzulande dürfen bereits heute ausländische Züge fahren, wenn das Betreiberunternehmen einen Sitz in Deutschland hat. Damit nehmen wir in Europa eine Vorreiterrolle ein. Demgegenüber besteht z.B. in Frankreich weiterhin ein Monopol der SNCF im Schienenpersonenfern- und nahverkehr. Die Kommission muss deshalb einen Gesetzesvorschlag initiieren, der Personenzügen uneingeschränkte Fahrt in ganz Europa gewährt. Wir stehen für vergleichbare Wettbewerbsbedingungen, von denen am Ende alle Eisenbahnen und auch die Reisenden profitieren.

Effizienzsteigerung auf der Straße: Lang-LKW

Um den Verkehrszuwachs zu bewältigen, müssen auch andere Verkehrsträger in ihrer Leistungsfähigkeit und Effizienz gestärkt werden. das Bundesverkehrsministerium plant, einen bundesweiten

Feldversuch mit „Lang-LKW“ durchführen. Wir wollen neue Erkenntnisse gewinnen, die wir in den politischen Prozess Europas einbringen. Dies gilt für Einspar- und Effizienzpotentiale im Umwelt- und Transportbereich, Aspekte der Verkehrssicherheit sowie für Fragen der infrastrukturellen und verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen. Auf diese Weise werden wir fundierte Beiträge für eine EU-weite Entscheidung liefern.

Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Luftverkehr: SES und FABEC

Ein wichtiges Vorhaben für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky - SES). Das BMVBS arbeitet mit Nachdruck an der Schaffung des sog. Functional Airspace Block Europe Central „FABEC“. Die Initiative konzentriert sich darauf, das existierende Luftraummanagementsystem durch Harmonisierung der bestehenden nationalen Systeme zu optimieren. Dabei spielen sowohl Klimaschutzaspekte als auch eine flexible Luftraumnutzung sowie die Zusammenarbeit der Flugsicherungsorganisationen eine Rolle. Grundlage für die Errichtung des FABEC ist ein Vertrag der sechs beteiligten Staaten Belgien, Niederlande, Luxemburg, Frankreich, Schweiz und Deutschland zur Schaffung der Organisationsstruktur für Verwaltung und Entscheidungsfindung der sechs Staaten.

Bürokratieabbau für Unternehmen und Bürger

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zählt auch der Abbau von Bürokratie. Vor allem klein- und mittelständische Unternehmen leiden unter den Folgekosten der Bürokratie. Wir werden hier auf zwei Ebenen tätig:

- Präventiv, damit Bürokratiekosten gar nicht erst entstehen. Wir werden gegenüber der KOM im Vorfeld darauf drängen, dass eine Bürokratiekostenschätzung für jeden Legislativvorschlag vorgelegt wird. Bei fehlender oder unzureichender Bürokratiekostenschätzung werden wir in den Ratsgremien (Ratsarbeitsgruppen, Ausschuss Ständiger Vertreter) die Vorlage durch die Kommission nachdrücklich einfordern. Dadurch wird sichergestellt, dass ein Abbau von - durch europäische Vorschriften verursachten - Verwaltungslasten von vorn herein überflüssig wird.
- Wir betreiben aber auch Nachsorge. Wir fordern die Kommission auf, bereits existierende Gesetzgebungen zu ändern, um Bürokratie abzubauen.

Ein Beispiel dafür ist die Aufzeichnungspflicht bei Kraftfahrern, bei denen das Autofahren nicht die Haupttätigkeit ist. Dies sind z.B. Handwerker oder Markthändler. Derzeit müssen sie – gemäß der EU-Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten – ihren Tachographen einschalten und Daten aufzeichnen, wenn ihre Fahrstrecke vom Unternehmensstandort aus über 50 km hinausgeht. Gerade im ländlichen Raum wird diese Strecke aber oft überfahren, um den Zielort zu erreichen. Wir fordern deshalb die Ausweitung auf 150 km. Da der deutsche Gesetzgeber wegen der unmittelbaren Gel-

tung der EU-Verordnung nicht einseitig im nationalen Recht über 50 km hinausgehen darf, fordern wir für eine Änderung der einschlägigen EU-Verordnung. Dies haben wir der Kommission gegenüber bereits deutlich mitgeteilt.

Vereinfachungen wären auch bei Überführungsfahrten von Kraftfahrzeugen sinnvoll. Die Regelungen hierfür sind viel zu komplex und damit für die Bürgerinnen und Bürger schwer nachvollziehbar. Wenn z.B. ein Österreicher in Deutschland ein Fahrzeug kaufen und dieses nach Österreich bringen möchte, muss er dafür in Deutschland zunächst bei der Zulassungsbehörde ein Kurzzeit- oder Ausfuhrkennzeichen beantragen. Mit einem einheitlichen Europäischen Überführungskennzeichen könnte er sein Überführungskennzeichen schon aus Österreich mitbringen. Diesen Vorschlag haben wir deshalb der Kommission unterbreitet und hoffen, dass er im Rahmen des geplanten Aktionsplans Straßenverkehrssicherheit aufgegriffen wird.

EU-weit einheitliche Normen für Bauprodukte

Die Vervollkommnung des Binnenmarktes bedarf auch im Bereich der Bauprodukte weiterer Schritte. Normen müssen EU-weit harmonisiert werden - eine Regelung statt 27. Es gibt bereits 472 harmonisierte Normen, insgesamt sollen es jedoch um die 600 Normen werden. Ein Beispiel ist die Norm über Betonfertigteile: Harmonisierung bedeutet hier, dass EU-weit ein einheitliches Prüfverfahren u.a. für die Feuerfestigkeit und die schallschutztechnischen Eigenschaften eingeführt worden ist.

In Deutschland gibt es bereits sehr hoch entwickelte Standards an Normen. Deswegen wird in den Verhandlungen auf EU-Ebene Deutschland häufig als Vorbild angeführt. Hier gilt es sicherzustellen, dass das Niveau nicht „herunter verhandelt“ wird. Zu einem Wettbewerb um die niedrigsten Standards darf es nicht kommen. Erfolg mit unseren Standards haben wir bei den Verhandlungen zur neuen Bauprodukten-Verordnung gehabt. Hier haben wir in vielen Bereichen die Zustimmung der EU-Minister erhalten.

II- SICHERHEIT UND VERBRAUCHERRECHTE

Sicherheit im Luftverkehr

Der Ausbruch des isländischen Vulkans hat die europäische Luftfahrt vor neue Herausforderungen gestellt. Der internationale Charakter des Luftverkehrs gebietet zwingend ein einheitliches Vorgehen der Luftfahrtbehörden auf der Grundlage abgestimmter Methoden. Wir sind unserer europäischen Luftverkehrswirtschaft, aber auch den Flugreisenden schuldig, verlässliche Entscheidungsgrundlagen auch für außergewöhnliche Naturphänomene festzulegen. Dabei muss die Gewährleis-

tung der Sicherheit weiterhin absolute Priorität behalten. Deutschland hat sich deshalb von Beginn an nachdrücklich für einheitliche Standards und Verfahren eingesetzt – und wird es auch weiter tun.

Wir benötigen gesicherte Erkenntnisse und zuverlässige Vorhersagen über die Ausbreitung und Konzentration von Vulkanasche in bestimmten Lufträumen. Hierzu sind ein dichtes Messnetz, eine Verknüpfung von Messdaten und eine Verbesserung der Modellberechnungen erforderlich, die der Dynamik der Veränderung der Aschewolken in Abhängigkeit von Windrichtung und Windstärke gerecht werden. Wir brauchen zudem belastbare Angaben über die Auswirkungen von Vulkanasche auf die Flugzeuge unter Berücksichtigung aller Systeme einschließlich der Triebwerke. Auf der Grundlage weiterführender technischer Analysen können dann Grenzwerte für schädliche Konzentrationen von Vulkanasche entwickelt werden. Erst wenn diese Grundlagen belastbar und international abgestimmt geschaffen sind, kann verantwortlich entschieden werden, wo uneingeschränkt, eingeschränkt oder überhaupt nicht geflogen werden darf. Diesen deutschen Forderung hat sich der Sonderverkehrsministerrat im Mai angeschlossen und die Kommission aufgefordert

- eine neue europäische Methode und einen kohärenten Ansatz für die Risikobewertung in Bezug auf die Schließung bzw. Öffnung von Lufträumen bei Aschekontaminationen zu entwickeln und
- auf EU-Ebene unverzüglich verbindliche Grenzwerte für Triebwerke und Luftfahrzeuge hinsichtlich des Risikos durch Vulkanasche festzulegen.

Die bisher vorgelegten Ergebnisse sind aus deutscher Sicht jedoch unzureichend. Noch fehlen konkrete Aussagen zur Festlegung verbindlicher Grenzwerte, und ein konkreter Zeitplan für das weitere Vorgehen. Deutschland hat die Kommission deshalb im Juni-Rat erneut aufgefordert, hier unverzüglich nachzubessern. Die Kommission hat dies nun für Juli angekündigt. Wir werden diese Vorschläge sehr kritisch prüfen und - wo nötig – weitere Verbesserungen einfordern bis eine einheitliche, verlässliche Lösung vorliegt. Die europäischen Vereinbarungen muss dann auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO im Herbst verabschiedet werden. Bei der Sicherheit im Luftverkehr darf es keine Abstriche geben.

Sicherheit im Bereich Straße

Auch die Straßenverkehrssicherheit darf in einem zusammenwachsenden Europa nicht an den Ländergrenzen halt machen. Als wichtigstes Transitland und als Land mit hoher Verkehrsdichte ist Deutschland an einem gemeinschaftlichen Engagement sehr interessiert. Wir begrüßen daher die von der Kommission angekündigte Vorlage eines neu aufzulegenden europäischen Aktionsprogramms Straßenverkehrssicherheit. Wir werden hier den Fokus auf innovative Fahrzeugtechnologien richten. Z.B. werden wir uns dafür einsetzen, dass bestimmte Systeme für bestimmte Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben werden:

Etwa die automatische Notbremse oder das Spurhaltesystem für LKW und Busse. Dadurch können wir die Sicherheit auf den Straßen weiter verbessern.

Fahrgastrechte

Mit zunehmender Mobilität wächst der Bedarf an sicheren und zuverlässigen Reisedienstleistungen und an einem umfassenden Verbraucherschutz. Auch hier ist unser Haus gefragt: EU-weit einheitliche Passagierrechte im Eisenbahnbereich sind erst kürzlich – nach langen Verhandlungen – eingeführt worden. Diese hat Deutschland in nationales Recht umgesetzt. Die Reisenden haben nun gesetzliche Ansprüche auf Entschädigungen bei Zugverspätung und -ausfall. Derzeit werden die Verhandlungen zu den Fahrgastrechten im Bus- und Schiffsverkehr geführt. Hier muss man genau abwägen, womit wir den Reisenden tatsächlich helfen können und was davon für die Unternehmen finanzierbar ist. Überzogene Fahrgastrechte helfen den Fahrgästen nicht, wenn diese dazu führen, dass die Anbieter ihre Dienste aus Furcht vor überhöhten Schadensersatzzahlungen einstellen. Wir müssen Lösungen finden, die die Unternehmen nicht über Gebühr belasten und die Reisenden mit angemessenen Rechten ausstattet.

III- UMWELT- UND KLIMASCHUTZ

Die Bekämpfung des Klimawandels ist eine große Herausforderungen. Die EU spielt dabei eine Schlüsselrolle. Das europäische Energie- und Klimapakete enthält rechtsverbindliche Zielvorgaben, nach denen die Treibhausgasemissionen bis 2020 auf 20 % unterhalb des Niveaus von 1990 gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energiequellen - ebenfalls bis 2020 - auf 20 % erhöht werden sollen. Die Energieeffizienz soll zudem um 20 % verbessert werden. 70 % des Endenergiebedarfs werden in den Sektoren Gebäude und Verkehr verbraucht.

Energieeinsparung im Gebäudesektor

Unser Haus steht an vorderster Front, wenn es um Energieeinsparpotentiale geht. Deutschland hat innerhalb der EU eine anerkannte Vorreiterrolle eingenommen. Es geht nicht allein darum, dass die Wände „breiter“ werden müssen oder die Heizkessel „sparsamer“; das Gebäude muss insgesamt bewertet werden – inklusive z.B. der Beleuchtung oder Lüftung. So sind viele der bereits in Deutschland praktizierten Vorgaben zu innovativen, nachhaltigen und energieeffizienten Maßnahmen in die EU-weit geltende Gebäudeeffizienzrichtlinie übernommen worden. Wir sind in vielen Bereichen innovativ: Ein prominentes Beispiel: Die Entwicklung von Null- und Plus-Energie-Häusern, die zusätzlich mit Mobilitätskonzepten vernetzt sind. Das Plus-Energie-Haus erzeugt mehr Energie als es verbraucht: von dieser erzeugten Energie kann der Antrieb eines Elektro-Autos gespeist werden. Solche Ansätze sind keine Utopie. Das Plus-Energie-Haus ist bereits „betretbare“ Realität – entwickelt von deutschen Ingenieuren und international preisgekrönt.

Innovative Technologie für Elektromobilität

Bei der Elektromobilität sind wir ebenfalls Vorreiter. Mit dem deutschen Konjunkturpaket stellen wir allein 500 Mio. Euro bis 2011 für die Forschung und Entwicklung sowie die Marktvorbereitung von batterieelektrischen Fahrzeugen zur Verfügung. Zusätzlich zur Förderung der Batterietechnologie stellt die Bundesregierung 700 Mio. Euro für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zur Verfügung. Wir werden auch auf EU-Ebene für diesen technologieoffenen Ansatz eintreten. Im Rahmen der Arbeiten zur Mitteilung der Kommission über saubere und energieeffiziente Fahrzeugen hat die Bundesregierung dies bereits deutlich gemacht. Standardisierung und Normung insbesondere bei der Ladeinfrastruktur sind für den wirtschaftlichen Erfolg der europäischen Industrie von entscheidender Bedeutung.

Einbeziehung der Kosten für Schadstoffemissionen und Lärm

Zum Schutz des Klimas und der Umwelt hat die Kommission vorgeschlagen, auch die externen Kosten des Verkehrs anzulasten. Also solche Kosten, die nicht in den Marktpreisen enthalten sind, weil sie nicht vom eigentlichen Verursacher getragen werden. Konkret sind das Schäden, finanziell messbare Belästigungen oder Wertminderungen, die z.B. durch Schadstoffemissionen sowie Lärm entstehen. Klar ist, dass für alle Verkehrsträger gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten müssen. Das Konzept der Anlastung externer Kosten darf sich deshalb nicht nur – wie von der Kommission vorgeschlagen – auf die Straße beschränken. Wir brauchen Vorschläge für alle Verkehrsträger. Außerdem fordern wir, dass die Stau- und Unfallkosten nicht angelastet werden. Dies haben wir auch im Koalitionsvertrag festgehalten.

IV- INFRASTRUKTUR UND FINANZIERUNG

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist das Fundament für eine funktionierende Wirtschaft und für Mobilität. Die Lösung gegenwärtiger Verkehrsprobleme kann aber nicht im grenzenlosen Ausbau von Verkehrswegen liegen.

Wir werden das Verkehrswachstums zwar nicht ohne den Neubau von Infrastruktur meistern können. Angesichts der globalen Wirtschaftskrise und der angespannten Haushaltslage müssen aber klare Prioritäten gesetzt werden. Das bedeutet: weniger Neubauten, mehr Lückenschlüsse, verstärkte Beseitigung von Flaschenhälsen, höhere Investitionen in Unterhaltung.

Zusammenwachsen dank effizienter Transeuropäischer Netze im Verkehr

Diesen Ansatz wollen wir frühzeitig auf EU-Ebene einbringen, da die Kommission derzeit die Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze überarbeitet. Die Kommission hat Anfang Mai ein Arbeitsdokument zur Methodik ins Internet gestellt und ein öffentliches Konsultationsverfahren

eingeleitet, das bis zum 15. September 2010 dauern soll. Die Bundesregierung wird ausführlich Stellung nehmen und ihre Position deutlich machen.

Mit der Revision plant die Kommission die Definition eines Gesamtnetzes sowie die Entwicklung eines vorrangigen Kernnetzes. Das befürworten wir - und zwar aus 2 Gründen:

Erstens gibt es derzeit keine schlüssige Abgrenzung des Nebeneinanders des TEN-Gesamtnetzes und den derzeitigen sogenannten 30 vorrangigen Vorhaben. Letztere sind im Grunde nur eine Aneinanderreihung von Bauprojekten, stellen aber nicht die wichtigsten Korridore in Europa dar.

Zweitens hat Infrastrukturpolitik neben verkehrlichen Aspekten auch andere Ziele zu berücksichtigen: z. B. die Auswirkungen auf die Bereiche Raumordnung, Klimaschutz, Umwelt, Sozioökonomie und Nutzerfreundlichkeit.

Bei der TEN-Revision ist die Entwicklung einer Methodik zur einheitlichen Bewertung und Gewichtung der Komponenten des Netzes am wichtigsten. Im Ergebnis muss die Methodik auf objektiven und nachvollziehbaren Kriterien beruhen. Daher sollten in erster Linie transportbezogene Daten, wie Verkehrsströme oder Streckenbelastungen, zu Grunde gelegt werden. Also Daten, die nachvollziehbar und belastbar sind. Erst wenn man sich über die Methodik einig ist, kann das eigentliche Kernnetz mit den wichtigsten Achsen definiert werden. Für Deutschland als Exportnation und als zentrales Transitland der europäischen Verkehre sind dabei Ausbau und Erhalt der am stärksten nachgefragten Verkehrswege von besonderer Bedeutung. Wir unterstützen selbstverständlich auch die Integration der vorrangigen Vorhaben in das Kernnetz, die Berücksichtigung der erfolgten und anstehenden EU-Erweiterungen sowie die bessere Anbindung der Nachbarstaaten.

Überlegungen der Kommission zu neuen Finanzierungs- und Planungsinstrumenten sind verfrüht. Wir sind der Auffassung, dass zunächst die Diskussionen zur nächsten finanziellen Vorausschau abgewartet werden sollten. Die Vorschläge zur Schaffung eines europäischen Finanzierungsrahmens sind derzeit noch zu vage, um abschließend beurteilt werden zu können. Einen Europäischen Finanzrahmen, der nationale Investitionen präjudiziert, lehnen wir ab. Gleiches gilt für Überlegungen, nationale Einnahmen aus Verkehrstätigkeit in einen europäischen Fonds einzuzahlen.

Wir sehen auch keine europäischen Planungsdefizite. Nationale und bilaterale Planungen haben sich für die grenzüberschreitende Infrastrukturplanung bewährt. Vorschläge in Richtung einer europäischen Infrastrukturplanung - koordiniert durch die EU-KOM auf Basis verbindlicher Bauzusagen durch die MS - lehnen wir ab. Infrastrukturplanung ist Angelegenheit der Mitgliedstaaten, da sie hinsichtlich Verkehr und Finanzierung die Hauptlast tragen.

Es sollte hingegen geprüft werden, ob künftig nicht auch Erhaltungs- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen sind: Bisher ist es nur möglich, TEN-Anträge für Neubaumaßnahmen zu stellen. Allein in Deutschland kostet uns der Unterhalt der Hauptachsen des Schienennetzes und der Bun-

desfernstraßen mehrere Milliarden pro Jahr. Infrastruktur darf nicht auf Dauer auf Verschleiß gefahren werden. Deshalb wäre es wichtig, Gelder für TEN-Projekte auch für den Erhalt von Straße, Schiene und Wasserwegen einzusetzen. Dies entspräche im Übrigen der Strategie EUROPA 2020, bestehende Infrastrukturen effizient zu nutzen.