



► **Bewertungstabelle Subsidiarität & Verhältnismäßigkeit**

Bezeichnung der Behörde:	Landeshauptleutekonferenz
Ansprechpartner:	Verbindungsstelle der Bundesländer
Titel des Dokuments:	Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der Gemeinsamen Verkehrspolitik
Referenz:	KOM(2009) 44 endg.

<p><u>1. Rechtsgrundlage & Art der Zuständigkeit:</u></p> <p>a) Ziel(e) des Dokuments</p>	<p>Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sowie zur Umsetzung der Lissabonstrategie für Wachstum und Beschäftigung bedient sich die Europäische Union der Konzeption des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), um so die notwendige Infrastruktur bereitstellen zu können. Diese Politik soll dazu beitragen, dass der Zugang zum Verkehrsnetz gewährleistet sowie der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt gefördert wird.</p> <p>Bisher wurden rund 400 Mrd. Euro in das TEN-V investiert. Ein Drittel dieses Betrages stammt dabei aus Gemeinschaftsmitteln. Damit wurden Vorhaben von gemeinsamem Interesse realisiert, die u. a. eine Koordination über Landesgrenzen hinweg erforderten. Seitens der Europäischen Kommission bestehen nun allerdings Zweifel, ob die mit dieser Politik verfolgten Ziele in vollem Umfang erreicht werden konnten.</p> <p>Angesichts der Lehren aus früheren TEN-V-Projekten will die Europäische Kommission nun die künftigen Ziele in diesem Politikbereich festlegen und schlägt dazu die folgenden drei Optionen für die Weiterentwicklung des TEN-V vor:</p>
--	--

<p>b) Auf welche(n) Artikel des Vertrags stützt sich das Dokument? Bitte begründen Sie etwaige Einwände gegen die Rechtsgrundlage.</p> <p>c) Fällt der Vorschlag in die Zuständigkeit der Union? Handelt es sich um ausschließliche Zuständigkeit der Union oder um geteilte Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten?</p>	<ul style="list-style-type: none">• Beibehaltung des bisherigen Ansatzes mit einem Gesamtnetz und den prioritären Projekten• Ausschließliche Förderung der vorrangigen Vorhaben ohne Beachtung des Gesamtnetzes• Festhalten an einem Gesamtnetz mit Konzentration auf ein Kernnetz mit prioritären Vorhaben <p>Das vorliegende Grünbuch stützt sich auf die Artikel 154 bis 156 EG-Vertrag sowie auf die darauf aufbauenden Leitlinien (Entscheidung Nr. 1692/96 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004 vom 29. April 2004).</p> <p>Der Vorschlag fällt in die Zuständigkeit der Europäischen Union. Die Mitwirkung der Mitgliedsstaaten ist erforderlich. Diese sind federführend bei der Konzeption und Umsetzung der Infrastrukturvorhaben.</p>
--	---

<p><u>2. Subsidiaritätsprinzip</u></p> <p>Sollte die Gemeinschaft tätig werden, da</p> <p>a) dies nötig ist, weil die Mitgliedstaaten (entweder auf nationaler oder auf regionaler und lokaler Ebene) das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme nicht in ausreichendem Maße erreichen können, und</p> <p>b) da dies deutliche Vorteile in Bezug auf Ausmaß und Resonanz mit sich bringt? Bitte begründen Sie Ihre Antwort auf diese Frage unter Berücksichtigung folgender Überlegungen:</p> <p>i) Weist das Sachgebiet grenzübergrei-</p>	<p>Die Gemeinschaft war schon bisher in diesem Politikbereich tätig. Die nunmehrige Initiative zur Überprüfung der Politik wurde notwendig, da die Erreichung der bisherigen Ziele nicht immer gelungen ist.</p> <p>Vor allem im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstaaten werden Verbesserungspotenziale geortet.</p> <p>So sollte ein Transeuropäisches Verkehrsnetz nicht nur eine Aneinanderreihung nationaler Vorhaben darstellen, sondern auch über einen europäischen Mehrwert verfügen. Dies würde in Bezug auf die Förderung des territorialen Zusammenhalts Vorteile mit sich bringen.</p>
---	---

<p>fende Aspekte auf, die durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten oder der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht angemessen geregelt werden können?</p> <p>ii) Würden alleinige Maßnahmen der Mitgliedstaaten gegen die Bestimmungen des EG-Vertrags verstoßen oder auf sonstige Weise die Interessen der Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigen?</p> <p>iii) Würden bestehende Maßnahmen der Gemeinschaft bzw. eine in deren Rahmen geleistete gezielte Unterstützung ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen?</p>	
---	--

<p><u>3. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:</u></p> <p>a) Gehen die vorgeschlagenen Maßnahmen über das zur Verwirklichung der gesetzten Ziele notwendige Maß hinaus? Bitte begründen Sie Ihre Antwort unter Berücksichtigung folgender Überlegungen:</p> <p>i) Ist die vorgeschlagene Form des Handelns so einfach wie möglich (so ist z.B. eine Richtlinie einer Verordnung und eine Rahmenrichtlinie einer detaillierten Maßnahme vorzuziehen).</p> <p>ii) Lässt der Vorschlag den Mitgliedstaaten soviel Entscheidungsspielraum wie möglich?</p> <p>iii) Werden durch den Vorschlag bewährte nationale Regelungen und besondere Bedingungen in Ihrem Mitgliedstaat bzw. Ihrer Region berücksichtigt (z.B. die Struktur und die Funktionsweise des Rechtssystems)?</p> <p>b) Wenn Sie der Meinung sind, dass der Vorschlag tatsächlich über das notwendige Maß hinausgeht, welchen anderen Weg zur Erreichung der gesetzten Ziele halten Sie für weniger restriktiv?</p>	<p>Die Verhältnismäßigkeit der Initiative ist grundsätzlich gegeben; es werden keine neuen legislativen Vorschläge gemacht. Vielmehr geht es darum, welche der drei oben erwähnten strategischen Optionen künftig verfolgt werden soll.</p> <p>Der Entscheidungsspielraum der Mitgliedstaaten wird dadurch nicht eingeschränkt. Es wird sich aber im weiteren Verlauf zeigen, ob es den Mitgliedsstaaten möglich sein wird, beim Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur gesamteuropäische Interessen vor nationale Interessen zu stellen.</p>
---	--

4. Finanz- und/oder Verwaltungsaufwand:

a) Bitte geben Sie an, ob der Finanz- oder Verwaltungsaufwand, der auf die Europäische Union, die einzelstaatlichen Regierungen, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die Wirtschaftsakteure und die Bürger zukommt, in einem angemessenen Verhältnis zu den Zielen des Vorschlags steht und ob er so gering wie möglich gehalten wird.

b) Bitte geben Sie, wenn sie über betreffende Angaben verfügen, die geschätzte Höhe des Finanz- oder Verwaltungsaufwands an, der in Ihrer Verwaltung oder auf dem Gebiet Ihrer lokalen bzw. regionalen Gebietskörperschaft durch die Umsetzung des Vorschlags anfallen würde.

Schon bisher erfolgte die Finanzierung der Vorhaben im Bereich des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durch die Mitgliedsstaaten, zum Teil unter Mitwirkung der regionalen und lokalen Ebene. Durch die Europäische Union erfolgte bislang lediglich eine Mitfinanzierung auf Basis von Gemeinschaftszuschüssen.

Weitreichende Änderungen in Form eines Abgehens vom bisherigen Prinzip sind in diesem Bereich nicht zu erwarten.

Bessere Rechtsetzung & Erarbeitung des Vorschlags

5. Berücksichtigung lokaler und regionaler Aspekte bei der Folgenabschätzung und Konsultation

a) Wurde eine umfassende Folgenabschätzung vorgelegt, in der lokale und regionale Aspekte berücksichtigt werden?

b) Wurden die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vor Annahme des Vorschlags angemessen konsultiert? Falls Sie an einer solchen Konsultation teilgenommen haben, geben Sie bitte an, worin Ihre Beteiligung im Einzelnen bestand und wie Sie diese Erfahrung bewerten.

Eine umfassende Folgenabschätzung, die auch lokale und regionale Aspekte berücksichtigt, liegt nicht vor. Der Schwerpunkt des vorliegenden Grünbuchs liegt im Ausloten künftiger strategischer Optionen.

Eine Konsultation der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vor der Veröffentlichung des Grünbuchs ist nicht erfolgt.

6. Qualität der vorgebrachten Argumente:

a) Enthält der Vorschlag klare, passende und überzeugende Argumente, mit denen die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit begründet wird?

Der Vorschlag enthält mehrere Ansätze für eine Weiterentwicklung des TEN-V, ohne eindeutige Prioritäten für die eine oder andere Lösung erkennen zu lassen.

b) Beziehen sich diese Argumente sowohl auf qualitative als auch auf quantitative Indikatoren?

Sonstige Anmerkungen

Weitere Anmerkungen zur Qualität des Vorschlags insgesamt sind willkommen, z.B. in Bezug auf die Klarheit des Wortlauts, die Umsetzung auf regionaler und lokaler Ebene, die Notwendigkeit einer tiefer gehenden Debatte über den dem Vorschlag entsprechenden Finanz- oder Verwaltungsaufwand während des Rechtsetzungsprozesses, die Eignung der beabsichtigten Maßnahmen hinsichtlich der gesetzten Ziele usw.

Inhaltlich betrachtet stellt das Grünbuch eine brauchbare Grundlage für die weitere Diskussion in diesem Politikbereich dar.

Lokal und regional wichtige Themen sollten aber stärker berücksichtigt werden:

- Eine bessere Abstimmung der Politikbereiche auf europäischer Ebene (Verkehr – Umwelt, Verkehr - Wettbewerbspolitik, ...) wird zur Erreichung der Ziele erforderlich sein.
- Bei der Beseitigung von Engpässen ist verstärkt auf die Knoten zu achten, wo die Verknüpfung zwischen den einzelnen Modi stattfindet.
- Lokale und regionale Interessen sollten künftig stärker berücksichtigt werden. Ein Transeuropäisches Verkehrsnetz kann nur dann erfolgreich sein, wenn auch die Anbindung der Regionen an die hochrangigen Verkehrsachsen sichergestellt ist.
- Nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz werden im Grünbuch als zentrale politische Herausforderungen genannt. Dazu wäre allerdings ein deutlicheres Bekenntnis zu einer Verlagerung hin zu umweltverträglichen Verkehrsarten (Stärkung von Schiene, Wasserstraße und intermodaler Verknüpfung) erforderlich.