

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2705 –**

Europäische Verkehrspolitik

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Inkrafttreten des Vertrages von Maastricht hat die Europäische Union in der Verkehrspolitik erheblich an Gesetzgebungs- und Gestaltungsmöglichkeiten hinzugewonnen. Derzeit stehen in praktisch allen zentralen Handlungsfeldern der Verkehrspolitik verkehrspolitische Initiativen der EU-Kommission, des Europäischen Parlaments oder des EU-Ministerrates bevor. Das Jahr 2004 wird allerdings für alle drei genannten europäischen Institutionen große Veränderungen bringen. Am 1. Mai 2004 tritt die EU-Erweiterung in Kraft, mit der Folge, dass die zehn neuen Mitgliedstaaten Stimmrecht im Ministerrat und somit auch im EU-Verkehrsministerrat haben werden. Daraus ergibt sich eine neue Stimmengewichtung für die einzelnen Mitgliedstaaten, wie sie beim EU-Gipfel in Nizza Ende 2000 festgelegt wurde. Deutschland wird dabei wie alle bisherigen EU-Länder relativ an Stimmengewicht verlieren. Dies wird etwa für die zukünftige Behandlung der strittigen Frage um ein Fortbestehen des Sonntagsfahrverbots für Lkw in Deutschland von hoher Bedeutung sein. Im Juni 2004 finden außerdem in den 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union Europawahlen statt. Dadurch wird es zu einer personellen Neubesetzung auch der Fachausschüsse wie des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament kommen. Wegen des Auslaufens der Wahlperiode werden viele unerledigte Rechtsakte der Diskontinuität anheim fallen. Schließlich wird im Laufe des Jahres 2004 auch eine neue EU-Kommission für die kommenden fünf Jahre eingesetzt. Sicher ist, dass es von November 2004 an einen neuen EU-Verkehrskommissar geben wird, da die amtierende Kommissarin Loyola de Palacio bereits angekündigt hat, dass sie für eine weitere Amtsperiode nicht zur Verfügung steht. Die Berufung eines neuen Verkehrskommissars wird auch zumindest teilweise eine Neubesetzung der Spitzenbeamtenschaft mit sich bringen. Gleichzeitig ist eine Teilung der bisher von Loyola de Palacio geführten Generaldirektion „Energie und Verkehr“ in zwei eigenständige Ressorts im Gespräch.

All dies zeigt: Das Jahr 2004 wird zu einem Jahr der Weichenstellungen in der europäischen Verkehrspolitik.

Dies bietet den Anlass, die Bundesregierung nach ihren Positionen zu den verkehrspolitischen Prioritäten der EU im Verlauf der 15. Wahlperiode des Deutschen Bundestags zu befragen und die Vorstellungen der Bundesregierung im Deutschen Bundestag zu debattieren. Die Bundesregierung möge darlegen, welche verkehrspolitischen Initiativen sie in Zusammenarbeit mit den zuständigen EU-Organen plant und welche verkehrspolitischen Prioritäten sie dabei setzt. Aus deutscher Sicht gibt es zahlreiche Handlungsfelder, auf denen die Interessen der Bundesrepublik Deutschland deutlicher und nachdrücklicher als bisher vertreten werden müssen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf in nahezu allen Wirtschaftsbereichen bestehende Harmonisierungsdefizite zu Lasten deutscher Unternehmen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung stimmt mit den Fragestellern darin überein, dass eine neue europäische Verfassung, das neu gewählte Europäische Parlament, die neue Europäische Kommission und die am 1. Mai 2004 in Kraft getretene Erweiterung der Europäischen Union um 10 Staaten die Rahmenbedingungen auch für die europäische Verkehrspolitik möglicherweise erheblich verändern werden.

Der Europäische Rat hat sich am 18. Juni 2004 auf den Entwurf einer europäischen Verfassung geeinigt. Als völkerrechtlicher Vertrag bedarf der Entwurf der Unterzeichnung und Ratifizierung durch alle 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union. In einigen Mitgliedstaaten ist auch eine Volksabstimmung vorgesehen. Ziel ist, den Prozess der Inkraftsetzung der Verfassung bis 1. November 2006 abzuschließen.

Der Entwurf der europäischen Verfassung sieht wichtige Schritte zur Vertiefung der europäischen Integration vor, so z. B. eine Erweiterung der Bereiche, über die der Rat mit qualifizierter Mehrheit entscheiden kann, und eine Erweiterung der Bereiche, über die im Verfahren der Mitentscheidung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat entschieden wird. Dies betrifft die Verkehrspolitik allerdings nur in geringem Maße: Im Wesentlichen wird über Fragen der europäischen Verkehrspolitik schon heute mit qualifizierter Mehrheit des Rates und im Verfahren der Mitentscheidung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat entschieden.

Der Entwurf der Verfassung sieht in zwei Fragen wichtige Klarstellungen für die Verkehrspolitik vor:

- Die Verkehrspolitik wird ausdrücklich unter den Bereichen genannt, die nicht der ausschließlichen Zuständigkeit der Europäischen Union, sondern der geteilten Zuständigkeit zwischen Europäischer Union und Mitgliedstaaten unterstehen. Das heißt: Die Mitgliedstaaten behalten ihre Zuständigkeit, soweit und solange die Europäische Union keine eigenen Regelungen trifft.
- Die Aushandlung und der Abschluss internationaler Abkommen im Bereich des Verkehrs richten sich nach den Regeln über die gemeinsame Verkehrspolitik und nicht nach den Regeln über die gemeinsame Handelspolitik.

Das Europäische Parlament ist am 13. Juni 2004 neu gewählt worden. Die Auswirkungen auf die europäische Verkehrspolitik bleiben abzuwarten.

Am 1. November 2004 wird eine neue Europäische Kommission ihr Amt antreten. Der Europäische Rat hat sich am 29. Juni 2004 auf einen neuen Präsidenten der Kommission geeinigt. Dieser wurde durch das Europäische Parlament am 22. Juli 2004 bestätigt. Die übrigen Mitglieder der Kommission – je eines pro Mitgliedstaat – werden anschließend von den Mitgliedstaaten vorgeschlagen und – voraussichtlich im September 2004 – vom Rat im Einverneh-

men mit dem Präsidenten der Kommission ernannt. Die neue Kommission wird in ihrer Gesamtheit vom Europäischen Parlament nach einer Anhörung der vorgeschlagenen Mitglieder der Kommission zu bestätigen sein. Die Entscheidung hierüber wird voraussichtlich im Oktober 2004 fallen. In jedem Falle wird für die europäische Verkehrspolitik ein neues Mitglied der Kommission zuständig sein. Die Auswirkungen der Neubesetzung der Kommission auf die europäische Verkehrspolitik bleiben abzuwarten.

Der am 1. Mai 2004 erfolgte Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie Maltas und Zyperns zur Europäischen Union bietet eine historische Chance für das Zusammenwachsen Europas. Der Tag, an dem Europa friedlich geeint wurde, ist ein bedeutender Moment in der Geschichte der europäischen Integration. Die Europäische Union erhält durch die neuen Mitgliedstaaten ein neues Gesicht. Das Bekenntnis aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu Demokratie, Rechtsstaat sowie zu Menschen- und Bürgerrechten ist die beste Gewähr für Frieden, politische Stabilität und Wohlstand in Europa. Die Bundesregierung hat deshalb den Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie Maltas und Zyperns zur Europäischen Union von Anfang an unterstützt und gefördert. Deutschland rückt von der Randlage in das Zentrum der Europäischen Union. Gerade deswegen liegt die EU-Erweiterung auch in unserem nationalen Interesse.

Die Staaten Mittel- und Osteuropas sind zunehmend wichtige Handelspartner für Deutschland geworden. Der Verkehrsbereich hat bei dem Prozess der EU-Osterweiterung einen unentbehrlichen Beitrag zu leisten. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für die Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Staaten und für deren Handel mit Westeuropa unverzichtbar. Auch Westeuropa kann die Chancen, die ein wachsender Handel mit Mittel- und Osteuropa bietet, nur bei guten Verkehrsbedingungen nutzen.

Die Erweiterung wird der Verkehrswirtschaft einen erheblich vergrößerten Markt erschließen und ihr insofern erheblich mehr Chancen als bisher eröffnen. Sie wird die Verkehrspolitik aber auch vor neue Herausforderungen stellen, die möglicherweise zu neuen Akzentsetzungen in der Verkehrspolitik der Gemeinschaft führen werden. Dazu gehören insbesondere der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) auf einen Stand, der dem zu erwartenden Wachstum des Handels und des Reiseverkehrs entspricht, die umweltverträgliche Bewältigung dieses Wachstums und die sozialverträgliche Bewältigung der mit der Erweiterung verbundenen Marktöffnung. Besonders wird darauf zu achten sein, dass die beigetretenen Staaten den gemeinschaftlichen europäischen Besitzstand („*acquis communautaire*“) nicht nur in ihre Gesetzgebung übernehmen, sondern ihn auch in der Praxis anwenden.

Die europäische Verkehrspolitik umfasst heute schon nahezu alle Felder, die auch Gegenstand der nationalen Verkehrspolitik sind, insbesondere den Ordnungsrahmen für die Verkehrswirtschaft, die Sozialgesetzgebung für den Verkehr, die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz, zunehmend auch die Verkehrswege, den Verbraucherschutz und die Beziehungen zu Drittländern. Eine Begrenzung des Handelns der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Verkehrspolitik ergibt sich durch das Subsidiaritätsprinzip: Die Gemeinschaft soll nur handeln, soweit dies bessere Ergebnisse verspricht als nationales Handeln.

Die Bundesregierung hat bereits in ihrem Verkehrsbericht 2000 ihre Position zur Verkehrspolitik grundsätzlich umschrieben:

- Eine effiziente und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist als wichtiger Standortfaktor zu sichern und auszubauen.
- Der Verkehrswirtschaft müssen gute Rahmenbedingungen erhalten bleiben.

Die Bundesregierung hat sich in dem Verkehrsbericht 2000 für eine Stärkung der europäischen Verkehrspolitik ausgesprochen und ihre wesentlichen Anforderungen an die europäische Verkehrspolitik benannt, nämlich:

- Schaffung/Sicherung eines effizienten und integrierten Verkehrssystems, das den europäischen Bürgern und Unternehmen die notwendige Mobilität sichert,
- Vernetzung der Verkehrsträger,
- Wettbewerb unter fairen Bedingungen,
- Wahrung der sozialen Dimension im Verkehr,
- hohe Sicherheits- und Umweltstandards,
- Förderung sicherer, umweltfreundlicher und europaweit interoperabler Verkehrsmittel,
- europäischer Beitrag zur zivilen Satellitennavigation im Rahmen des trans-europäischen Verkehrsnetzes.

Die Bundesregierung bringt in diesem Sinne ihren Beitrag in die europäische Verkehrspolitik ein. Sie ergreift wo notwendig und soweit möglich in dieser Richtung auch eigene Initiativen. Rechtlich steht zwar für europäische Gesetzgebungsinitiativen der Europäischen Kommission das Monopol zu, und die Kommission wird in der Regel solche Initiativen nur ergreifen, wenn sie sich selbst damit identifizieren kann und ihnen Chancen einräumt, dass sie im Europäischen Parlament und im Rat die notwendigen Mehrheiten finden. Unter diesen Bedingungen greift die Kommission aber auch entsprechende Anregungen der Mitgliedstaaten auf.

Beispiele für wichtige und erfolgreiche deutsche Initiativen während der letzten Jahre waren vor allem:

- das europäische Satellitennavigationssystem GALILEO, zu dem der erste Schritt im Rat der Europäischen Union eine im Juni 1999 von der damaligen deutschen Präsidentschaft eingebrachte Resolution war,
- das Anfang Februar 2004 verabschiedete Verordnungspaket zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes, zu der ebenfalls im Juni 1999 die damalige deutsche Ratspräsidentschaft den ersten Anstoß gegeben hat,
- die am 30. März 2004 verabschiedete Richtlinie über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen,
- die Öffnung der nationalen Schienennetze für alle in der Gemeinschaft zugelassenen Eisenbahnunternehmen und damit der Abbau des Rückstandes der Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern bei der Schaffung des europäischen Binnenmarktes,
- die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 zur Einführung einer Fahrerbescheinigung für Lkw-Fahrer aus Drittländern; mit ihr wird wesentlich zur Verhinderung von Sozialdumping im Güterkraftverkehr beigetragen sowie
- eine Reihe von Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit von Kraftfahrzeugen.

Teilweise gab es auch deutsche Initiativen in der Europäischen Union gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten, so z. B. zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf See, u. a. bei der Vorbereitung einer Richtlinie über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr oder bei der Vorbereitung der Richtlinie über Hafenaufnahmeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

Auch die Erarbeitung eines Vorschlages für ein europäisches Binnenschiffahrtinformationssystem („River Information Services“) geht auf eine Initiative mehrerer Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, zurück. Weitere deutsche Initiativen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit der Kraftfahrzeuge und zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im ordnungspolitischen Bereich zwischen den Seehäfen (insbesondere Beihilfeleitlinien für Seehäfen) sind geplant.

In den Bereichen der Eisenbahnen und des Luftverkehrs sind alle aus Sicht der Bundesregierung wichtigen Initiativen – insbesondere im Eisenbahnbereich unter maßgebender deutscher Mitwirkung – bereits auf den Weg gebracht worden.

Vor allem bei den weltweiten Verkehrsträgern Seeverkehr und Luftverkehr sind die internationalen Organisationen IMO (Internationale Seeschiffahrtsorganisation), ILO (Internationale Arbeitsorganisation) und ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) häufig als Adressat für Initiativen einer Gruppe von Vertragsstaaten, insbesondere auch für Initiativen aller EU-Staaten geeignet. Zu nennende Initiativen der letzten Jahre sind hier z. B. die Initiativen der EU-Staaten zur Beschleunigung der Ausmusterung von Öltankern mit nur einer Hülle oder – unter maßgeblicher deutscher Mitwirkung – die in der IMO inzwischen verabschiedeten Richtlinien für die Zuweisung von Notliegeplätzen. Auch andere Organisationen, wie z. B. die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt oder die Donaukommission, können auf Grund des bei ihnen versammelten besonderen Sachverstandes für Initiativen einzelner Staaten besonders geeignet sein. Vor dem Hintergrund der neuen Herausforderungen hat die Bundesregierung ihre bilaterale Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, nicht zuletzt auch mit den am 1. Mai 2004 beigetretenen Staaten erheblich gesteigert, um Verständnis für deutsche Belange zu finden, Verbündete zu gewinnen und möglichen Konfrontationen frühzeitig entgegenzuwirken.

I. Grundsatzfragen

1. Welches sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 die zentralen verkehrspolitischen Themen der Europäischen Union, welche Positionen vertritt die Bundesregierung insoweit und welche konkreten Initiativen auf der Ebene des EU-Verkehrsministerrates sind geplant?

Der Verkehr muss als ein Verkehrsträger übergreifendes Gesamtsystem gesehen werden.

Als zentrale verkehrspolitische Themen der Europäischen Union bis 2006 zeichnen sich ab: Der Modernisierung der Infrastruktur aller Verkehrsträger, der Stärkung der Unabhängigkeit Europas bei einer wichtigen Schlüsseltechnologie und der Stärkung der betreffenden europäischen Industrie dient die Errichtung und der spätere Betrieb des zivilen Satellitennavigationssystems GALILEO. Deutsches Ziel hierbei ist eine möglichst substanzielle Beteiligung des Betreibers an dem Gesamtsystem.

Beim Straßenverkehr werden Sicherheit und Umweltschutz weiter zu verbessern sein. Außerdem wird es aus Sicht der Bundesregierung wichtig sein, dass in Deutschland als größtem Transitland Europas eine angemessene Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des Straßennetzes sichergestellt werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt sind folgende europäische Vorhaben der nächsten Zeit als herausragend einzustufen:

- Die Revision der Richtlinie 1999/62/EG („Eurovignetten-Richtlinie“). Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Initiative der Kommission zur Schaffung eines einheitlichen und verbesserten Rechtsrahmens für die Erhebung von Straßenbenutzungs- und Mautgebühren.

- Die Umsetzung des dritten europäischen Aktionsprogramms zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Es hat zum globalen Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr innerhalb der Europäischen Union Getöteten bis 2010 zu halbieren. Als Handlungsfelder benennt das Aktionsprogramm die Bereiche Verhalten der Verkehrsteilnehmer, technischer Fortschritt bei der Fahrzeugsicherheit, Verbesserung der Straßeninfrastruktur, Sicherheit des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, Rettungswesen, Unfalldatensammlung. Die Straßenverkehrssicherheitspolitik hat für die Bundesregierung hohe Priorität. Dies hat sie bereits mit dem im Februar 2001 vorgestellten nationalen Straßenverkehrssicherheitsprogramm belegt. Die Bundesregierung bewertet daher auch das dritte Aktionsprogramm der Kommission grundsätzlich positiv. Über die konkreten, im Programm angekündigten Vorschläge wird nach deren Vorliegen zügig zu beraten sein.
- Die weitere Harmonisierung der Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften im Kraftfahrzeugbereich sowie deren kontinuierliche Anpassung an den technischen Fortschritt.

Zur Stärkung der Eisenbahnen als wettbewerbsfähige Alternative im Verkehrssektor bedarf es über das bereits Genannte hinaus der Schaffung und des weiteren Ausbaues eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Schwerpunkte aus Sicht der Bundesregierung sind dabei freier Netzzugang und Interoperabilität. Die Bundesregierung begrüßt daher auch die mit dem so genannten dritten Eisenbahnpaket vorgeschlagenen Maßnahmen zur Netzöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr (als erste Maßnahme zur vollständigen Netzöffnung) und zur Schaffung einer einheitlichen Lokführerlizenz.

Auch leistungsfähige Wasserwege sind wichtig als Standortfaktor für Europa und als Alternative zum Straßengüterverkehr. Unter diesem Gesichtspunkt sind folgende europäische Vorhaben der nächsten Zeit besonders hervorzuheben:

- Harmonisierte Binnenschiffahrtsweginformationen („River Information Services“). Einen entsprechenden Richtlinienvorschlag hat die Europäische Kommission am 25. Mai 2004 vorgelegt. Die Bundesregierung unterstützt dieses Vorhaben.
- Die Sicherheit und der Umweltschutz in der Seeschifffahrt. An ihrer ständigen Verbesserung ist in der Vergangenheit vor allem in den UN-Organisationen (IMO, ILO) gearbeitet worden. Initiativen der Mitgliedstaaten der EU, die vor allem durch die Ölkatastrophen der „Erika“ und der „Prestige“ ausgelöst wurden, wurden von den UN-Organisationen aufgegriffen und in internationale Vereinbarungen überführt. Von der Europäischen Gemeinschaft wurden diese Ergebnisse durch Richtlinien und Verordnungen in europäisches Recht umgesetzt. Die Kommission hat ein Konsultationspapier für ein weiteres Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit in der Seeschifffahrt („Erika III“) vorgelegt.
- Ein Schwerpunkt der deutschen Interessen in der Seeschifffahrt ist die Sicherheit in der Ostsee. Angesichts des zunehmenden Schiffsverkehrs, und hier vor allem der Öltransporte, und der daraus erwachsenden Gefährdung der Meeresumwelt und der Küsten arbeitet die Bundesregierung gemeinsam mit den übrigen Ostseerainern – einschließlich Russland – an Sicherheitskonzepten für dieses Meeresgebiet. In diesem Zusammenhang strebt die Bundesregierung an, innerhalb der Gemeinschaft mit den neuen EU-Mitgliedstaaten an der Ostsee eine gemeinsame Sicherheitsstrategie zu entwickeln und umzusetzen.
- Die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs. Im April 2003 hat die Kommission einen umfangreichen Aktionsplan vorgelegt. Dieser Plan enthält insgesamt 14 konkrete Maßnahmen. Dazu gehört auch die Gewährleistung des guten Funktionierens und orientierender Unterstützung der Förderzentren

für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Promotion Centres“). Deutschland ist mit der Einrichtung des „Short Sea Shipping Promotion Center Deutschland (SPC)“ bereits am 2. Juni 2001 einer entsprechenden Empfehlung der Kommission gefolgt. Das SPC arbeitet seit seiner Gründung äußerst erfolgreich. Die Bundesregierung wird deshalb die Förderung des SPC zunächst bis einschließlich 2007 auf der bisherigen Basis einer öffentlich-privaten Partnerschaft verlängern.

Schwerpunkte im Luftverkehr werden sein:

- Die Entwicklung der EG-Außenbeziehungen. Hierzu haben sich Rat und Kommission am 5. Juni 2003 auf ein Maßnahmenpaket geeinigt, das ein schrittweises Vorgehen vorsieht. Ein Mandat zur Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens einschließlich Verkehrsrechten („umfassendes Mandat“) wurde der Kommission für Verhandlungen mit den USA erteilt; das Mandat für Verhandlungen mit anderen Drittstaaten ist beschränkt auf die Anpassung bilateraler Klauseln an das EG-Recht („horizontales Mandat“). Über die Erteilung weiterer umfassender Mandate ist je nach Mehrwert eines EG-Abkommens gegenüber bilateralen Abkommen der einzelnen Mitgliedstaaten zu entscheiden. Die Erfahrungen bei den Verhandlungen mit den USA sind abzuwarten, bevor weitere umfassende Mandate erteilt werden.
- Die Situation der Flughäfen in Europa. Am 3. Februar 2004 hat die Kommission über die Zulässigkeit einer Reihe von Begünstigungen entschieden, die dem Luftfahrtunternehmen Ryanair am Flughafen Charleroi gewährt wurden. Die Kommission möchte die Entscheidung zum Anlass nehmen, um allgemeine Leitlinien für die Zulässigkeit von Vergünstigungen für Luftfahrtunternehmen an Regionalflugplätzen aufzustellen. Diese Leitlinien sollen Mindestkriterien beinhalten, die sich insbesondere auf die Rahmenbedingungen der Flughafenfinanzierung beziehen (Landegebühren, Anschubfinanzierung für die Ansiedlung neuer Airlines). Damit möchte die Kommission die bessere Nutzung unausgelasteter Flughafeninfrastrukturen ermöglichen und den Problemen der Überlastung des Luftverkehrs begegnen. Die Bundesregierung sieht die Aufgabe des Bundes darin, die Rahmenbedingungen für ein intaktes Gesamtflughafensystem in Deutschland sicherzustellen, das sich im europäischen Umfeld behaupten kann.

Alle Verkehrsträger sind betroffen von der Notwendigkeit der Verhinderung terroristischer Anschläge („Gefahrenabwehr“). Die Standards der Gefahrenabwehr sind in Europa bereits heute hoch. Sie werden aber in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln sein. Wie sich im See- und Luftverkehr bereits gezeigt hat, gilt es die Akzeptanz europäischer Sicherheitsstandards auch in Drittländern, insbesondere in den USA, zu erreichen, damit nicht unterschiedliche Sicherheitsstandards zu Hemmnissen für den internationalen Handel führen. Zu viel Bürokratie muss vermieden werden. Zum gegenwärtigen Stand bei den einzelnen Verkehrsträgern ist Folgendes anzumerken:

- Für den Luftverkehr wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt bereits eine grundlegende Norm geschaffen; sie wird ständig weiterentwickelt.
- Am 31. März 2004 haben Europäisches Parlament und Rat die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen erlassen. Die Verordnung betrifft, was die Häfen anbelangt, nur die Schnittstellen zum Schiff.
- Die Kommission hat eine weitere Richtlinie zur Gefahrenabwehr in Häfen vorgeschlagen. Der Vorschlag sah ursprünglich vor, in den Geltungsbereich dieser Richtlinie obligatorisch den gesamten Hafenbereich einzubeziehen.

Der Rat hat sich jedoch am 11. Juni 2004 auf einen Richtlinienentwurf geeinigt, der es den Mitgliedstaaten überlässt, selbst die Grenzen des unter die Richtlinie fallenden Hafensbereichs festzulegen.

- Die niederländische Regierung, die im zweiten Halbjahr 2004 den Vorsitz im Rat der Europäischen Union führt, beabsichtigt, die Gefahrenabwehr bei Logistikketten zu einem der verkehrspolitischen Schwerpunkte ihrer Präsidentschaft zu machen; die Kommission hat hierzu einen Vorschlag angekündigt.

2. In welchen Verkehrssektoren und in welchen konkreten Zusammenhängen sieht die Bundesregierung Wettbewerbsnachteile für deutsche Unternehmen?

Welche konkreten Initiativen plant die Bundesregierung, um bestehende Wettbewerbsnachteile abzubauen, insbesondere im Bereich des Steuer-, Abgaben- und Gebührenrechts?

Soweit deutsche Verkehrsunternehmen im europäischen Wettbewerb Nachteilen ausgesetzt sind, ist die Ursache des Problems hauptsächlich darin zu suchen, dass bei allen Verkehrsträgern mit Ausnahme der Eisenbahn in den späten Achtziger- und frühen Neunzigerjahren zwar ein europäischer Binnenmarkt mit Liberalisierung des Marktzugangs und der Preise entstanden ist, damit aber keine ausreichenden europäischen Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen verbunden wurden.

Nach vollzogener Liberalisierung ist die Durchsetzung von Harmonisierungsmaßnahmen im europäischen Rahmen erheblich schwieriger geworden als vor der Liberalisierung. Nationale Alleingänge zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen sind häufig durch EG-Recht (z. B. Diskriminierungs- oder Beihilfeverbote, Stillhaltegebote) untersagt, oder sie sind nur um den Preis verstärkter Belastungen für die ohnehin schon sehr angespannten Haushalte des Bundes oder der Länder, um den Preis von Einbußen bei den Sicherheits-, Umwelt- oder Sozialstandards oder um den Preis der Schaffung neuer Ungleichgewichte im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu verwirklichen.

Als Felder mit Harmonisierungsbedarf werden vor allem angesehen die Bereiche Steuern und Abgaben, soziale Schutzvorschriften im Transportgewerbe und technische Vorschriften, bei letzteren vor allem die Sicherheits- und Umweltstandards.

Die Diskussion um die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen konzentriert sich seit langer Zeit in erster Linie auf den Straßenverkehr und dabei insbesondere auf den Straßengüterverkehr.

Deutsche Straßentransportunternehmen sind trotz Festlegung von Mindestsätzen der Kraftfahrzeugsteuer zunächst durch die Richtlinie 93/89/EWG, später bestätigt durch die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, und einer erheblichen Senkung der deutschen Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 1994 immer noch durch höhere Kraftfahrzeugsteuern belastet als die meisten ausländischen Wettbewerber. Eine Senkung der deutschen Kraftfahrzeugsteuer selektiv nur für den Schwerlastverkehr ist nach Auffassung der Europäischen Kommission als genehmigungsbedürftige Beihilfe anzusehen. Die Europäische Kommission erwartet, dass die Systematik der Besteuerung insgesamt schlüssig bleibt. Ein weiteres Erschwernis liegt darin, dass es sich bei der Kraftfahrzeugsteuer um eine Ländersteuer handelt. Ein finanzieller Ausgleich für die Länder für deren zu erwartende Minderung des Steueraufkommens kann innerhalb des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nicht geschaffen werden.

Auch die deutschen Mineralölsteuern gehören zu den höchsten in Europa. Die relativ hohe deutsche Mineralölsteuer hat einen wichtigen umweltpolitischen Effekt: Sie trägt dazu bei, den Ölverbrauch zu reduzieren und auf andere Energieträger umzusteigen. Deutsche Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, können in gewissem Umfang, aber nicht im gleichen Ausmaß wie ihre ausländischen Wettbewerber die Möglichkeit nutzen, im benachbarten Ausland billiger zu tanken als in Deutschland. Die im Oktober 2003 in Kraft getretene Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG legt zwar Mindeststeuersätze für Energieerzeugnisse fest, die einen ersten Harmonisierungsschritt beinhalten. Es bedarf aber weiterer Harmonisierungsmaßnahmen, um das innerhalb der Gemeinschaft bestehende Steuergefälle abzubauen.

Straßenbenutzungsgebühren treffen Ausländer in gleicher Weise wie einheimische Unternehmen; sie verzerren also den internationalen Wettbewerb nicht. Die Einführung der Maut ist bereits ein Schritt zur Harmonisierung.

Die Bundesregierung plant im Einvernehmen mit Bundestag und Bundesrat eine Ermäßigung der vorgesehenen Lkw-Maut um bis zu 2,6 Cent pro Kilometer, wenn für das mautpflichtige Fahrzeug die Zahlung deutscher Mineralölsteuer nachgewiesen werden kann. Dadurch soll das Transportgewerbe ohne Diskriminierung zwischen deutschen und ausländischen Unternehmen um 600 Mio. Euro entlastet werden. Das Vorhaben wird zurzeit von der Europäischen Kommission noch unter beihilfe- und steuerrechtlichen Gesichtspunkten geprüft. Hilfsweise sind eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer und Investitionsbeihilfen für deutsche Unternehmen zur Anschaffung umweltfreundlicher neuer Lkw geplant.

Die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr sind weitgehend harmonisiert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, die die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer regelt, durch die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und durch die Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85. Über Vorschläge der Kommission zur Fortentwicklung dieser Vorschriften wird zurzeit im Europäischen Parlament und im Rat beraten. Der Rat hat dazu am 11. Juni 2004 eine politische Einigung erreicht. Nach Formalisierung der politischen Einigung zu einem gemeinsamen Standpunkt des Rates wird das Vorhaben in die zweite Lesung des Europäischen Parlaments und des Rates gehen. Die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten haben in den letzten Jahren wichtige Ergänzungen erfahren durch die Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, und durch die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung. Durch letztgenannte Verordnung wird der Einsatz von Fahrern aus Nicht-EU-Staaten davon abhängig gemacht, dass der Fahrer gemäß den Rechts- und Verwaltungsvorschriften und gegebenenfalls, je nach den Vorschriften des Mitgliedstaats, in dem er beschäftigt wird, gemäß den Tarifverträgen über die Bedingungen für die Beschäftigung und Berufsausbildung von Fahrern beschäftigt wird. Sozialdumping beim Einsatz von Fahrern wird dadurch erheblich erschwert.

Ein Problem bei den Sozialvorschriften ist noch deren gleichmäßige Anwendung. Eine unterschiedliche Kontrolldichte kann sich insbesondere bei den Betriebskontrollen, die nur einheimische Unternehmen erfassen, wettbewerbsverzerrend auswirken. Ähnliches gilt für unterschiedliche Sanktionen. Die Kommission hat dazu in jüngster Zeit Vorschläge vorgelegt. Der Rat hat dazu am 11. Juni 2004 eine politische Einigung erreicht. Nach Formalisierung der politischen Einigung zu einem gemeinsamen Standpunkt des Rates wird das Vorhaben in die zweite Lesung des Europäischen Parlaments und des Rates gehen.

Auch die technischen Standards sind weitgehend harmonisiert. Allerdings verzichtet die Europäische Gemeinschaft in der Regel auf eine volle Harmonisierung, sondern begnügt sich mit Mindeststandards. Für den Straßenverkehr sind neben den zahlreichen kraftfahrzeugtechnischen Regeln besonders zu nennen die Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, ferner die Richtlinie 96/96/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. Was die technische Überwachung anbelangt, so sind in Deutschland teilweise Prüfungen vorgeschrieben, die über die Richtlinie 96/96/EG hinausgehen, namentlich die zwischen den vollen Prüfungen noch vorgesehenen Bremsensonderuntersuchungen. Seit Jahrzehnten haben alle Bundesregierungen die Bremsensonderuntersuchungen aus Sicherheitsgründen für unentbehrlich gehalten.

Die deutschen Eisenbahnen beklagen Nachteile vor allem beim Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Die Binnenschifffahrt wird im Gegensatz zu den Eisenbahnen nicht mit Mineralölsteuern belastet. Dies beruht auf den internationalen Regimes des Rheins und der Donau. Die Bundesregierung bemüht sich um die Abschaffung der Steuerbefreiung von Schweröl als Betriebsstoff für die gewerbliche Binnenschifffahrt. Auch der Luftverkehr ist auf Grund europäischer und internationaler Regeln von Mineralölsteuern befreit, die grenzüberschreitende Personenbeförderung (inländischer Streckenteil) auch von der Mehrwertsteuer. Die Bundesregierung setzt sich auf EU-Ebene für eine Kerosinbesteuerung im innereuropäischen Luftverkehr und für die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Verkehr ein. Insbesondere im Hinblick auf die Kerosinbesteuerung konnte ein erster wichtiger Erfolg erzielt werden. Zwar enthält die Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG weiterhin eine obligatorische Steuerbefreiungsvorschrift, stellt es aber den Mitgliedstaaten nunmehr frei, reine Inlandsflüge der Kerosinbesteuerung zu unterwerfen und innergemeinschaftliche Flüge zu besteuern, wenn die betreffenden Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge geschlossen haben. Beide Optionen werden grundsätzlich in Erwägung gezogen. Konkrete Pläne zur Einführung einer Kerosinsteuer im innerdeutschen Flugverkehr bestehen derzeit allerdings nicht. Im Übrigen würde die Bundesregierung nur solche Optionen verfolgen, die eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der deutschen Fluggesellschaften vermeiden.

Mit der vorgesehenen Lkw-Maut wird in Deutschland auch der Schwerlastverkehr und damit der Hauptkonkurrent der Eisenbahn mit den von ihm verursachten Wegekosten durch unmittelbare Nutzungsentgelte belastet werden. Auch im übrigen Europa zeigt sich, soweit nicht heute schon Mautgebühren erhoben werden, eine zunehmende Tendenz zu deren Einführung. Für eine gerechte Anlastung externer Kosten fehlt es bis heute an einer konsensfähigen Methodik. Vorliegende Entwürfe zur Novellierung der Richtlinie 1999/62/EG sehen die Entwicklung eines Systems zur Anlastung der externen Kosten in den nächsten Jahren vor.

Im intramodalen Wettbewerb bestehen Nachteile deutscher Eisenbahnunternehmen gegenüber anderen europäischen Eisenbahnunternehmen. So ist es in einigen Mitgliedstaaten bislang deutschen Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr verwehrt, die Netze zu nutzen. Ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist es dagegen möglich, durch Gründung eines deutschen Tochterunternehmens, Eisenbahnverkehr auf dem deutschen Netz zu betreiben. Die Bundesregierung unterstützt daher ausdrücklich die vollständige und frühzeitige Netzöffnung im Personenverkehr.

Die deutsche Binnenschifffahrt unterliegt Nachteilen im internationalen Wettbewerb hauptsächlich in allgemeinen, nicht verkehrsspezifischen Rahmenbedingungen wie z. B. Einkommensteuern, Versicherungssteuern, der Sozialversicherung, insbesondere der Unfallversicherung oder den Investitionshilfen.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat die Firma Planco im November 2003 ein Gutachten zum Thema „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ vorgelegt. Die Bundesregierung beabsichtigt, die Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt zu verbessern, damit sie in Deutschland zusätzlichen Güterverkehr durchführen kann und die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen im internationalen Wettbewerb bestehen können. Da zahlreiche Maßnahmen ihre positiven Wirkungen nur im Zusammenwirken von verschiedenen Akteuren voll entfalten werden, ist auf Vorschlag des BMVBW ein Forum „Binnenschifffahrt und Logistik“ eingerichtet worden. In diesem Forum arbeiten alle wichtigen Verbände der Binnenschifffahrt, der Binnenhäfen, der Speditionen, der verladenden Wirtschaft, die Gewerkschaft ver.di, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und das BMVBW zusammen. Im Rahmen dieses Forums sollen die Ergebnisse des Planco-Gutachtens geprüft und zügig ein Handlungskonzept für eine zukunftsorientierte Binnenschifffahrt erarbeitet werden.

Wegen der unterschiedlichen Belastung der Verkehrsträger mit Mineralölsteuern und damit der unterschiedlichen Kostenbelastung des Hinterlandverkehrs sind auch die deutschen Seehäfen im Wettbewerb mit den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) benachteiligt.

Die deutsche Luftverkehrsindustrie hat im Rahmen ihrer Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ auf bestehende Wettbewerbsnachteile (z. B. staatliche Beihilfen für Luftfahrtunternehmen) im europäischen und internationalen Vergleich verwiesen. Das Thema wird derzeit unter Beteiligung mehrerer Bundes- und Länderressorts intensiv mit den Initiatoren beraten. Konsequenzen für die weitere Erörterung auf europäischer Ebene werden zu gegebener Zeit getroffen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherige Umsetzung der im Weißbuch 2002 angekündigten Gesamtstrategie und der angekündigten wesentlichen Maßnahmen wie die Revitalisierung der Eisenbahnen, die Modernisierung von arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften, die Schaffung von Hochgeschwindigkeits-Seewegen, die Ausweitung der Flughafenkapazitäten, die Einführung einer Kerosinsteuer, die Verbesserung der Interoperabilität der Verkehrssysteme, die Einführung eines europäischen Satellitennavigationsprogrammes, die Vereinheitlichung der Wegekostenabgaben bei der Infrastrukturnutzung sowie die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen?

Wie lautet die Position der Bundesregierung zu den vorstehenden Themenbereichen und welche konkreten Initiativen hat die Bundesregierung zur Einbringung ihrer Position unternommen?

Die Gesamtstrategie der Kommission in ihrem Weißbuch von 2001 läuft vor allem auf ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger hinaus. Der Verkehr soll in den Dienst der Wirtschaft und der Bürger gestellt werden; er soll der Mobilität dienen unter Beachtung von Sicherheit und Umweltschutz. Die Verwirklichung der Gesamtstrategie ist auf einen Zeitraum bis 2010 angelegt. Kommission, Europäisches Parlament und Rat haben inzwischen eine Reihe von Maßnahmen ergriffen oder eingeleitet, um diese Gesamtstrategie zu verwirklichen. Zu den wesentlichen Maßnahmenfeldern:

Zur Revitalisierung der Eisenbahnen wurde im April 2004 nach dem ersten Eisenbahnpaket (Anfang 2001) auch das zweite Eisenbahnpaket verabschiedet. Es sieht Maßnahmen zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

(Verordnung (EG) Nr. 881/2004), zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG), zur Verbesserung der Interoperabilität (Richtlinie 2004/50/EG) und zur weiteren Liberalisierung des Netzzuganges im Güterverkehr (Richtlinie 2004/51/EG) vor. Diese Maßnahmen werden von der Bundesregierung begrüßt. Vor allem die Liberalisierung des Netzzuganges geht maßgebend auf deutsches Betreiben zurück.

Im März 2004 hat die Kommission ein Vorschlagspaket mit weiteren Maßnahmen – „drittes Eisenbahnpaket“ – vorgelegt, und zwar

- Liberalisierung des Netzzuganges im grenzüberschreitenden Personenverkehr bis 2010,
- Einführung einer europäischen Lokführerlizenz,
- Regeln über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr und
- Regeln über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr.

Die Beratungen auf Fachebene des Rates stehen noch am Anfang.

Zur Modernisierung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften tragen insbesondere die Richtlinie 2002/15/EG sowie die Verordnung (EG) Nr. 484/2002 bei. Beide Rechtsakte wurden bereits bei der Beantwortung von Frage 2 beschrieben.

Zur Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen: Die im April 2004 vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedete Novellierung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (durch Entscheidung Nr. 884/2004/EG) sieht in ihrem Anhang III (vorrangige Vorhaben) u. a. die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen vor. Sie betreffen Hochgeschwindigkeitsseewege in den Regionen Ostsee, Westeuropa, Südosteuropa und Südwesteuropa. Die Entwicklung neuer grenzübergreifender Seeverkehrsverbindungen soll so dieselbe Bedeutung erhalten wie der Autobahn- oder Schienenverkehr. Auch diese Maßnahme zur Umsetzung des Weißbuches wird von der Bundesregierung sehr begrüßt.

Die Frage der Flughafenkapazitäten ist u. a. auch Thema der in der Antwort auf die Frage 2 bereits erwähnten Initiative „Luftverkehr für Deutschland“. Hier werden die Teilbereiche „Beschleunigung der Planungsverfahren“, „verbesserte Nutzung der vorhandenen Kapazität“ mit den Teilbereichen „Boden“ und „Luft“ diskutiert. Erste Lösungsvorschläge liegen bereits vor; mit Ergebnissen ist im Laufe des Jahres zu rechnen.

Die Bundesregierung wird sich auf europäischer Ebene auch weiterhin für die Einführung der Kerosinsteuer einsetzen.

Die Interoperabilität der Verkehrssysteme ist vor allem für die Eisenbahnen wichtig. In dieser Richtung sind mit zwei Richtlinien über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Richtlinie 96/48/EG) und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Richtlinie 2001/16/EG) erste Schritte getan worden. Beide Richtlinien sind im Rahmen des zweiten Eisenbahnpakets weiterentwickelt worden (Richtlinie 2004/50/EG). Zur Interoperabilität elektronischer Mautsysteme haben Europäisches Parlament und Rat im April 2004 die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft verabschiedet. Die Interoperabilität des im Aufbau befindlichen europäischen Satellitennavigationssystems GALILEO und des amerikanischen GPS ist Gegenstand eines am 26. Juni 2004 unterzeichneten Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft, ihren Mitgliedstaaten und den USA. Die Bundesregierung begrüßt alle Schritte, die zu einer besseren Interoperabilität der Verkehrssysteme führen.

Zur Einführung eines europäischen Satellitennavigationssystems wurde unter deutscher Präsidentschaft und auf deutsche Initiative hin vom Rat der Europäischen Union im Juli 1999 das Projekt GALILEO auf den Weg gebracht. Seitdem hat die Bundesregierung das Projekt durch intensive Arbeit in den entsprechenden Gremien unterstützt. Insbesondere im Jahr 2003 konnten große Hürden beseitigt werden: Die Mitgliedstaaten der europäischen Weltraumorganisation ESA haben sich nach langen Verhandlungen über die Finanzierung und damit die Industrieanteile an der GALILEO-Entwicklung geeinigt. Hier ist es der Bundesregierung gelungen, die industrielle Führung nach Deutschland zu holen. Außerdem hat das gemeinsame Unternehmen GALILEO seine Arbeit unter Leitung des deutschen Direktors Rainer Grohe begonnen. Das gemeinsame Unternehmen mit den Gründungsmitgliedern EU und ESA hat die Aufgabe, die technische Entwicklung und die Ausschreibung von Errichtung und Betrieb des Systems durchzuführen. Das Ausschreibungsverfahren zur Konzessionsvergabe tritt im Laufe dieses Jahres in die entscheidende Phase und wird von Deutschland durch die Präsenz im Aufsichtsrat des gemeinsamen Unternehmens konstruktiv und kritisch begleitet. Ergebnisse werden Ende des Jahres erwartet und sind Grundlage für die dann anstehende Entschließung des Rates zur Fortführung des GALILEO-Projektes.

Zur Vereinheitlichung der Wegeabgaben hatte die Europäische Kommission im Jahr 2001 in ihrem Weißbuch eine Rahmenrichtlinie u. a. mit folgenden Inhalten angekündigt:

- Allgemeine Grundsätze der Tarifierung der Infrastrukturnutzung und Gebührenstruktur. Das neue System der Tarifierung soll alle Verkehrsträger gleich behandeln.
- Gemeinsame Methode zur Festlegung der Tarife unter Einschluss der externen Kosten.

Abweichend von ihrer Ankündigung im Weißbuch 2001 bezieht sich der Vorschlag der Kommission zur Revision der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge nur auf den Verkehrsträger Straße.

Die Bundesregierung hatte bereits in ihren ersten Stellungnahmen zum Weißbuch auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die zumindest kurz- und mittelfristig der Schaffung eines die Verkehrsträger übergreifenden Rechtsrahmens für die Anlastung von Wegekosten entgegenstehen, und die Auffassung vertreten, dass vordringliche Maßnahmen durch die Suche nach einem die Verkehrsträger übergreifenden Rechtsrahmen nicht aufgeschoben werden sollten. Die Bundesregierung unterstützt daher die Schaffung eines einheitlichen und verbesserten Rechtsrahmens für die Erhebung von Straßenbenutzungs- und Mautgebühren. Sie erwartet die Vorlage des im Weißbuch angekündigten Verkehrsträger übergreifenden Konzepts zur Behandlung von Infrastrukturkosten und externen Kosten durch die Kommission.

Zur Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen hat die Kommission Mitte 2003 ihr drittes Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit vorgelegt. Dazu wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Sind nach Auffassung der Bundesregierung die im Weißbuch der EU-Kommission von 2001 enthaltenen Verkehrsprognosen aktuell, wonach der Güterverkehr in Europa bis 2010 und gegenüber dem Jahr 2000 um 38 % und der Personenverkehr um 24 % wachsen wird?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Verkehrsprognosen für das gesamte Gebiet der EU. Die Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung erstreckt sich nur auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, neue

Prognosen im Auftrag der EU für die transeuropäischen Netze betreffen nur einen Teil der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Die Bundesregierung kann daher keine Aussage dazu treffen, ob die im Weißbuch der Kommission enthaltene Verkehrsprognose noch aktuell ist.

5. Wie ist die Position der Bundesregierung zu der von der EU-Kommission angestrebten allmählichen Entkopplung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum?

Steigende Mobilität und Wirtschaftswachstum in einer größer werdenden Europäischen Union machen Anstrengungen zur Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum, d. h. zur Verringerung der Transportintensität bei Sicherung einer nachhaltigen Mobilität erforderlich, um Umwelt, Bevölkerung und Verkehrswege zu entlasten. Die Ziele des Klima- und Umweltschutzes und das Ziel eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums sind nur dann zu erreichen, wenn europaweit eine spürbare Effizienzsteigerung im Verkehr erwirkt wird. Eine Verringerung der Transportintensität bei Sicherung einer nachhaltigen Mobilität, des Wirtschaftswachstums und von Umwelt- und Sozialbelangen ist, wie die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zum Ausdruck bringt, für Deutschland ein entscheidendes Bewertungskriterium nachhaltiger Verkehrspolitik. Dies entspricht auch der Strategie des Verkehrsberichts 2000.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die mit der Änderung der Entscheidung 1692/96/EG vorgelegten „Leitlinien Transeuropäischer Verkehrsnetze“ insbesondere im Hinblick auf die Einbeziehung der Beitrittsländer in das Transeuropäische Verkehrsnetz, die Aktualisierung und Ausweitung der förderungswürdigen Projekte und die strukturellen Verbesserungen der bestehenden Leitlinien?

Europäisches Parlament und Rat haben inzwischen die Entscheidung Nr. 884/2004/EG zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG verabschiedet. Nach Auffassung der Bundesregierung wird mit der Aktualisierung und Ausweitung der förderungswürdigen Projekte, den strukturellen Verbesserungen, wie Einführung der Projektkategorie „Motorways of the Sea“ und einer effizienteren Gestaltung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, den neuen Anforderungen durch die erweiterte EU angemessen Rechnung getragen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die in der Mitteilung vom 23. April 2003 vorgelegten neuen Finanzierungsmechanismen für die Transeuropäischen Verkehrsnetze, insbesondere die Förderung öffentlich-privater Partnerschaften sowie die Verstärkung der Synergiewirkung öffentlicher Mittel etwa durch einen „europäischen Verkehrsfonds“?

Angesichts der Tatsache, dass der überwiegende Anteil der Finanzierung der transeuropäischen Netze aus den nationalen Haushalten erfolgt, ist die Bundesregierung grundsätzlich offen für neue Finanzierungsmechanismen bezüglich des transeuropäischen Verkehrsnetzes, insbesondere wenn es um Einbeziehung von privatem Know-how und privatem Kapital geht. Vorbehalte bestehen aber seitens der Bundesregierung hinsichtlich neuer Finanzierungswege. Deshalb unterstützt die Bundesregierung die Mitteilung der Kommission auch nicht in denjenigen Punkten, die zu Belastungen des nationalen Haushaltes durch neue und erweiterte Fördertitel der EU führen, die Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten im Ausland betreffen und in die Planungs- und Realisierungshoheit der Nationalstaaten eingreifen.

8. Welche Position bezieht die Bundesregierung zur von der EU-Kommission geplanten neuen Verordnung?

Die Frage 8 entfällt im Einvernehmen zwischen den Fragestellern und der Bundesregierung.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Stand des Aufbaus eines globalen, zivilen Satellitennavigationssystems „Galileo“?

Wie hoch sind die Kosten für das gesamte Projekt „Galileo“ und welcher Kostenanteil entfällt auf die Bundesrepublik Deutschland?

Das Projekt GALILEO macht gute Fortschritte. Die Entwicklungs- und Validierungsphase, in der die deutsche Industrie eine Führungsrolle übernimmt, ist eingeleitet worden. Die Ausschreibung von Errichtung und Betrieb des Systems geht nunmehr in die entscheidende Phase. Ergebnisse werden für Herbst des Jahres erwartet.

GALILEO ist, auch hinsichtlich der Kosten, in folgende Phasen unterteilt:

- Die Definitionsphase; diese ist abgeschlossen und wurde von der EU mit 40 Mio. Euro sowie von der europäischen Weltraumorganisation ESA mit 93 Mio. Euro finanziert. Deutschland war am ESA-Programm mit 15,3 Mio. Euro beteiligt.
- Die gegenwärtig laufende Entwicklungs- und Validierungsphase; die hierfür vorgesehenen Mittel belaufen sich auf 1,1 Mrd. Euro. Die Hälfte dieses Betrags wird von der EU getragen, die andere Hälfte von den Mitgliedstaaten der ESA. Deutschland beteiligt sich am entsprechenden ESA-Programm mit rund 100 Mio. Euro.
- Die Errichtungsphase (ab 2006); hierfür wurden Kosten von rund 2,1 Mrd. Euro veranschlagt.
- Die Betriebsphase (ab 2008); diese Phase soll ca. 220 Mio. Euro pro Jahr kosten.

Die beiden letzten Phasen sollen in einer öffentlich-privaten Partnerschaft durchgeführt werden. Ziel ist eine möglichst hohe finanzielle Beteiligung des privaten Betreibers. Ob und in welchem Umfang öffentliche Mittel für Errichtung und Betrieb erforderlich sein werden, wird erst das Ergebnis der Ausschreibung zeigen.

10. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung unternehmen, um die auch nach der EU-Erweiterung fortbestehenden Staus und Verkehrsbelastungen an den deutsch-tschechischen und deutsch-polnischen Grenzübergängen schnellstmöglich aufzulösen?

Wann wird die freie Fahrt über die deutschen Ostgrenzen genauso wie bereits heute über die deutschen Westgrenzen möglich sein?

Die Verkehrsinfrastruktur des Bundes wird der zu erwartenden Verkehrszunahme gewachsen sein. Bei der Beurteilung prognostizierter Zuwachsraten von bis zu 275 % ist zu berücksichtigen, dass diese überproportional starke Zunahme auf einem vergleichsweise geringen Ausgangsniveau erfolgt. Daraus ergibt sich, dass die Kapazitätsauslastung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu Polen und Tschechien – unter Berücksichtigung der bereits begonnenen bzw. im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehenen „Projekte EU-Osterweiterung“ – maximale Werte von 70 % in der Regel nicht überschreitet. Durch Zollkontrollen des Warenverkehrs bedingte Staus sind mit der EU-Erweiterung entfallen. Die vorerst verbleibenden Personenkontrollen lassen die Entstehung nennenswerter Staus nicht mehr erwarten.

11. Welche Möglichkeiten besitzt die Bundesregierung, auf eine vernetzte Planung auch von grenzüberschreitenden Landesstraßen Einfluss zu nehmen?

Wegen fehlender Kompetenz für die Straßennetzplanung der Länder kann der Bund keinen Einfluss auf die vernetzte Planung von Landesstraßen nehmen.

II. Straßenverkehr

12. Welche Themen und Fragestellungen im Bereich Straßenverkehr sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 von besonderer Bedeutung und welche Position vertritt dazu die Bundesregierung?

Welche konkreten europapolitischen Initiativen plant die Bundesregierung diesbezüglich im Einzelnen?

Die Straßenverkehrssicherheitspolitik hat für die Bundesregierung weiterhin einen sehr hohen politischen Stellenwert. Ausdruck dessen ist das bereits im Februar 2001 vorgestellte „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“. Es gehört zu den verkehrspolitischen Prioritäten, das Verkehrssicherheitsprogramm unter Berücksichtigung europäischer Legislativakte auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit einschließlich der Kraftfahrzeugtechnik weiterhin konsequent durchzuführen.

Die Bundesregierung misst der weiteren Harmonisierung der Sozialvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr große Bedeutung zu, nicht zuletzt damit erforderliche, aber bisher fehlende Regelungen im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes – wie das Herunterladen von Daten aus dem Kontrollgerät in den Betrieb („Downloading“) und der manuellen Eingabe von außerhalb des Lkw geleisteten Fahrtzeiten bezüglich des digitalen Kontrollgerätes („Manual Input“) – für alle Mitgliedstaaten gleichermaßen verbindlich geregelt werden. Gleiches gilt für eine koordinierte und einheitliche Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten.

Hinsichtlich Initiativen der Bundesregierung wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

13. Welches ist die Position der Bundesregierung zur geplanten Änderung der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenanlastung)?

Welche Position vertritt die Bundesregierung insbesondere zu den Fragen der Kapitalverzinsung nur für Straßen, deren Bau vor weniger als 15 Jahren beendet wurde, der Ausdehnung der Mauterhebung auf andere Hauptverkehrsstraßen außerhalb Transeuropäischer Netze, der Einbeziehung lärmbedingter und anderer umweltbedingter Infrastrukturkosten in die Maut, die Gebührendifferenzierung nach Straßen beanspruchen, Emissionsklassen, Tageszeit und Stauneigung, die Querfinanzierung zugunsten der Eisenbahn in sensiblen Regionen und die Zweckbindung der Gebühreneinnahmen für Unterhaltung der betreffenden Verkehrswege?

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich die Initiative der Kommission zur Schaffung eines einheitlichen und verbesserten Rechtsrahmens für die Erhebung von Straßenbenutzungs- und Mautgebühren.

Ziel der Bundesregierung ist es, auch zukünftig die volle Deckung der Kosten für Bau, Unterhaltung und weiteren Ausbau des Straßennetzes sicherzustellen,

um die bisher gesetzlich vorgesehenen Sätze der Lkw-Maut beibehalten zu können.

Die Bundesregierung hat sich deshalb gegen die Beschränkung der Kapitalverzinsung auf Straßen, deren Bau vor weniger als 15 Jahren beendet wurde, gewandt. Die Bundesregierung begrüßt es, dass es nach der neuen Richtlinie den Mitgliedstaaten überlassen bleiben soll, auch auf anderen Straßen als Autobahnen Maut- oder Benutzungsgebühren zu erheben.

Die Einbeziehung lärmbedingter und anderer umweltbedingter Infrastrukturkosten stellt keine Neuerung dar; sie ist schon nach der geltenden Richtlinie 1999/62/EG möglich. Auch Differenzierungsmöglichkeiten bei der Maut und die Möglichkeit zur Querfinanzierung anderer Verkehrsträger sind schon nach der geltenden Richtlinie 1999/62/EG gegeben.

Das deutsche Autobahnmautgesetz sieht zwar eine Zweckbindung der Maut-einnahmen vor. Dennoch befürwortet die Bundesregierung eine entsprechende Verpflichtung durch europäisches Recht nicht. Sie sieht diese Frage als Gegenstand der nationalen Budgethoheit an.

14. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Vorschläge der EU-Kommission zur Interoperabilität der Mautsysteme?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Satellitentechnik ab 2008 für neue und ab 2012 für alle Mauterhebungssysteme verbindlich vorgeschrieben werden soll?

Europäisches Parlament und Rat haben Ende April 2004 die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft verabschiedet.

Die Bundesregierung begrüßt, dass die Richtlinie eine Empfehlung ausspricht, langfristig die Satellitentechnik einzuführen. Langfristig sollte nach Auffassung der Bundesregierung eine Festlegung auf die Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik erfolgen.

15. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der zukünftigen Rahmenregelungen für Wochenend-Fahrverbote für Lkw im Hinblick darauf, dass die bisherige Sperrminorität der Bundesrepublik Deutschland zusammen mit Frankreich, Österreich und Luxemburg nach dem Beitritt der neuen EU-Mitglieder nicht mehr gegeben sein wird?

Die Bundesregierung verfolgt die Strategie, dass es zu keiner europäischen Regelung dieser Materie kommt. Dabei ist es das Ziel, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Erweiterung der Europäischen Union am 1. Mai 2004 und dem damit zu erwartenden weiteren Verkehrswachstum auf der Straße, insbesondere auch im Transitverkehr durch Deutschland, die umfassende Beibehaltung der deutschen Fahrverbotsregelungen für die Bundesregierung sicherzustellen. Intensive Gespräche der Bundesregierung mit anderen Mitgliedstaaten haben dazu geführt, dass während der Ratstagung am 11. Juni 2004 die deutsche Position von 10 weiteren Mitgliedstaaten unterstützt wurde – weit mehr, als für eine Sperrminorität notwendig gewesen wäre.

III. Eisenbahnverkehr

16. Welche Themen und Fragestellungen im Bereich Schienenverkehr sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 von besonderer Bedeutung und welche Position vertritt dazu die Bundesregierung?

Welche konkreten europapolitischen Initiativen plant die Bundesregierung diesbezüglich im Einzelnen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität?

Die allmähliche Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erfordert auch die Schaffung einer europäischen Stelle mit eisenbahnfachlicher Kompetenz für die Definition harmonisierter Anforderungen und für die Überwachung von deren einheitlicher Beachtung in den Mitgliedstaaten. Deshalb hat die Bundesregierung der Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahngentur zugestimmt. Über den Verwaltungsrat oder durch direkte Vorstellungen bei der Kommission als Auftraggeberin der Europäischen Eisenbahngentur wird die Bundesregierung bei Bedarf Einfluss auf die Arbeit der Agentur nehmen.

18. Welche Initiativen plant die Bundesregierung im Hinblick auf das von der EU-Kommission angedachte „dritte Richtlinienpaket“ zur Liberalisierung der Schiene in der EU?

Es wird zunächst auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Die Bundesregierung setzt sich seit geraumer Zeit für eine vollständige Netzöffnung im Güter- und Personenverkehr ein. Die Bundesregierung begrüßt daher grundsätzlich den Vorschlag zur Öffnung der Netze im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr unter Einschluss der Kabotage. Sie wird für eine vollständige und frühzeitige Netzöffnung eintreten. Es wird zudem zu prüfen sein, ob die vorgeschlagene Abgrenzung zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen) ein geeignetes Instrument darstellt und keine Zugangshindernisse schafft.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag zur Festlegung von Qualitätsstandards im Schienengüterverkehr im Wege des EU-Rechts?

Der von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgelegte Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr begegnet aus Sicht der Bundesregierung Bedenken. Eine Notwendigkeit für Regelungen in Bereichen, die durch das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und das Protokoll von 1999 betreffend die Änderungen der COTIF erfasst sind, ist nicht ersichtlich. Die COTIF gilt bereits in allen EU-Mitgliedstaaten. Das Protokoll von 1999 soll nach einem Beschlussvorschlag der Kommission von der Europäischen Gemeinschaft ratifiziert werden. Weder die COTIF von 1980 noch das Protokoll von 1999 gestatten außerdem Abweichungen in dem von der Kom-

mission vorgeschlagenen Umfang. Änderungen der genannten Rechtsinstrumente sind im Rahmen der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) anzustreben.

Auch für den nicht durch die COTIF von 1980 und das Protokoll von 1999 geregelten Bereich der rein innerstaatlichen Güterbeförderung auf der Schiene ist eine Notwendigkeit für frachtrechtliche Sonderregeln auf Gemeinschaftsebene nicht ersichtlich. Die von der Kommission zur Begründung ihres Vorschlags angeführten „bedeutenden internationalen Aspekte des Schienengüterverkehrs“ rechtfertigen derartige Regelungen nicht. Sie beeinträchtigen außerdem die mit der Transportrechtsreform von 1998 in Deutschland geschaffene Rechtseinheit für innerstaatliche Beförderungen auf der Straße, der Schiene, auf Binnengewässern und in der Luft und erschweren damit die Abwicklung von Gütertransporten mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln (Multimodaltransporte).

20. Wie beurteilt die Bundesregierung das zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahn (GEB) und der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) unterzeichnete Abkommen über Arbeitsbedingungen des mobilen Bahnpersonals im grenzüberschreitenden Verkehr?

Wie steht die Bundesregierung zu der an diesem Abkommen geäußerten Kritik, wonach verschiedene Klauseln des Abkommens die Anforderungen vieler nationaler Arbeitszeitregelungen übersteigen und insgesamt die Regelungsdichte des Abkommens so detailliert sei, dass flexible Lösungen beim Personaleinsatz erschwert seien?

Das Abkommen über die Arbeitsbedingungen mobilen Bahnpersonals wurde im Rahmen des sozialen Dialogs zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und der Europäischen Transportarbeiterföderation in eigener Zuständigkeit und Verantwortung unterzeichnet. Die Bundesregierung respektiert das Abkommen der Sozialpartner als Ausdruck der Tarifautonomie.

21. Hält die Bundesregierung die Einführung eines EU-Führerscheins für Lokführer für erforderlich oder ist sie der Auffassung, dass eine solche Regelung im Hinblick auf die von der GEB und der ETF bereits erzielte Verständigung über einen Europäischen Lokführerschein mit Mindeststandards für Qualifikation und Gesundheit entbehrlich ist?

Der Eisenbahnsektor befindet sich wie kein anderer Verkehrsträger in einem grundlegenden Wandel, der gekennzeichnet ist durch ein Aufbrechen monopolistischer Strukturen in vielen Staaten der Gemeinschaft hin zu einem kontinentalweit harmonisierten, gemeinsamen Marktsegment mit vielen international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Züge in ihrer alleinigen unternehmerischen Verantwortung über die Infrastrukturen verschiedener Netzbetreiber fahren lassen. Diese geänderten Rahmenbedingungen erlauben es nicht mehr, die Aus- und Weiterbildung von Triebfahrzeugführern allein den Eisenbahnunternehmen zu überlassen, sondern erzwingen einheitliche Vorgaben, damit auch künftig das hohe Sicherheitsniveau sichergestellt werden kann, zumal unter den steigenden Anforderungen. Insofern hält die Bundesregierung die Einführung eines EU-Führerscheins für Lokführer für dringend geboten. Die zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und der Europäischen Transportarbeiterföderation erzielte Vereinbarung wurde nach den Ausführungen der Europäischen Kommission zwar in großem Umfang bei der Abfassung des Richtlinienentwurfs berücksichtigt, kann dessen Festlegungen aber nicht ersetzen. Zudem lassen sich nicht alle Eisenbahnverkehrsunterneh-

men in Europa durch die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen vertreten und sehen sich durch die Vereinbarung nicht gebunden.

IV. Kombiniertes Verkehr

22. Welche Themen und Fragestellungen im Bereich des Kombinierten Verkehrs sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 von besonderer Bedeutung und welche Position vertritt dazu die Bundesregierung?

Welche konkreten europapolitischen Initiativen plant die Bundesregierung diesbezüglich im Einzelnen?

23. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten, deren Ziel die Normierung einer europäischen Ladeeinheit zur Einsetzbarkeit in vier Verkehrsarten, die Stapelbarkeit, die Raumoptimierung für ISO-Paletten und die verbesserte Straßenverkehrstauglichkeit ist?

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken der Reeder, dass mit der Einführung eines solchen „EU-Supercontainers“ die ISO-Norm durchbrochen würde und die intermodale Ladeeinheit nicht ohne Investitionen in neue Halterungen verschifft werden könne?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken von Straßentransport und Bahnsektor, wo Nachteile für die bestehenden Wechselbehälter befürchtet werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass im Bereich des Kombinierten Verkehrs auf europapolitischer Ebene bis 2006 vor allem das Förderprogramm Marco Polo sowie der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission über intermodale Ladeeinheiten von Bedeutung sein werden. Darüber hinaus wird voraussichtlich auch das Konsultationspapier der Kommission vom 1. Oktober 2003 Freight Integrator Action Plan „Supporting the organisers of intermodal freight transport“ eine Rolle spielen, da nicht auszuschließen ist, dass die Kommission bis 2006 entsprechende Legislativvorschläge vorlegen wird.

Die Bundesregierung begrüßt die verkehrspolitische Zielsetzung, die mit den vorgenannten Maßnahmen verbunden ist.

Das Programm Marco Polo wird einen Beitrag dazu leisten, Güter von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern und damit die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern, die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrsystems in der Gemeinschaft zu steigern und so zu einem effizienteren und nachhaltigen Verkehrssystem beizutragen.

Die Zielsetzung des Richtlinienvorschlags über intermodale Ladeeinheiten, durch eine neue Ladeeinheit den Güterumschlag zeitlich wie mengenmäßig zu optimieren und so die Überlastung insbesondere der Straßenverkehrsinfrastruktur zu vermindern, wird vom Grundsatz ebenfalls begrüßt. Die Beratungen der zuständigen Ratsarbeitsgruppe am Richtlinienvorschlag über die intermodalen Ladeeinheiten befinden sich jedoch noch am Anfang. Die Europäische Kommission hat nach dem Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments, bei dem das Europäische Parlament insbesondere gefordert hat, dass kein Widerspruch zwischen den in den ISO-Normen und den für die EU vorgeschlagenen Anforderungen bestehen darf, einen geänderten Richtlinienvorschlag vorgelegt. Die Kommission hat betont, nicht zu beabsichtigen, die ISO-Normen zu durchbrechen. Umrüstungsmaßnahmen an Schiffen sollten gerade nicht erforderlich werden. Die Einführung der neuen Ladeeinheit soll zudem nicht obligatorisch sein. Der geänderte Vorschlag wird im Einzelnen zu prüfen sein.

Ziel der in dem Konsultationspapier zum „Freight Integrator“ enthaltenen Ausführungen ist es, das Bewusstsein für den intermodalen Verkehr zu schärfen. Durch einen so genannten Güterverkehrskonsolidator soll gewährleistet werden, dass die spezifischen Qualitäten der einzelnen Verkehrsträger optimal kombiniert und genutzt werden, so dass Transportlösungen von hoher Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit entstehen. Vorschläge für Legislativakte, die möglicherweise aus dem Konsultationsverfahren resultieren, bleiben ebenfalls abzuwarten und werden zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen sein.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

V. Seeverkehr

25. Welche Themen und Fragestellungen im Bereich des Seeverkehrs sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 von besonderer Bedeutung und welche Position vertritt dazu die Bundesregierung?

Welche konkreten europapolitischen Initiativen plant die Bundesregierung diesbezüglich im Einzelnen?

Der Seeverkehr ist ein weltweiter Verkehrsträger. Dementsprechend ist die Bundesregierung bestrebt, die Weiterentwicklung der Seeschifffahrt in erster Linie in den zuständigen internationalen Gremien (IMO, ILO, OECD) voranzubringen. Sofern sich die Notwendigkeit zeigt, internationale Regeln verbindlich in europäisches Recht umzusetzen, unterstützt die Bundesregierung derartige Initiativen. Es liegt auch im Interesse der Bundesregierung, dass die Anwendung der europäischen Rechtsnormen in den Mitgliedstaaten im maritimen Bereich von der EU-Kommission eingehend beobachtet wird.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

26. Teilt die Bundesregierung die von der EU-Kommission im Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur im Dezember 1997 dargelegten Vorstellungen über die volle Integration der Häfen in das Transeuropäische Verkehrsnetz, und welche konkreten Initiativen hat die Bundesregierung im Hinblick auf den Aufbau eines europäischen, multimodalen Netzes bisher unternommen bzw. für die nächste Zukunft in Planung?

Die Bundesregierung hat bereits in ihrer Stellungnahme zum Grünbuch der Kommission über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur die Notwendigkeit der Einbeziehung der Seehäfen in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) betont. Mit Aufnahme der Knotenpunkte und damit auch der Seehäfen in das TEN (Entscheidung Nr. 1346/2001/EG vom 22. Mai 2001) wurde die Voraussetzung für die Integration verschiedener Verkehrsträger in einem multimodalen Ansatz geschaffen. Die TEN können damit auch einen Beitrag zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Häfen leisten.

Im Hinblick auf den Aufbau eines europäischen, multimodalen Netzes sieht der neue Anhang III (Liste der vorrangigen Vorhaben) der TEN-Leitlinien u. a. die Schaffung von „Hochgeschwindigkeitsseewegen“ als Vorhaben von gemeinsamem Interesse vor. Die Entwicklung neuer grenzübergreifender Seeverkehrsverbindungen soll so dieselbe Bedeutung erhalten wie der Autobahn- und Schienenverkehr. Das Augenmerk Deutschlands richtet sich hierbei vor allem auf die Ostsee-Region („Motorway of the Baltic Sea“), die zu den dynamischsten Wachstumsmärkten in Europa gehört. Um als verkehrspolitisches und finanzierbares Konzept greifbar zu sein, benötigt der Ansatz „Motorways of the

Baltic Sea“ allerdings noch Entwicklungsarbeit. Die Bundesrepublik Deutschland hat – wie die meisten EU-Mitgliedstaaten – bisher noch keine konkreten Projekte definiert. Hierzu sind noch eingehende Gespräche u. a. mit den Bundesländern notwendig.

27. Welche Position vertritt die Bundesregierung zur geplanten Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), wonach bei Kabotagefahrten für die Schiffsbesatzung grundsätzlich das Flaggenstaatsprinzip zur Anwendung kommen soll, das Gastland jedoch die Besetzung mit EU-Angehörigen vorschreiben können soll?

Mit der Mitteilung (EG) Nr. 13273/98 vom 4. Juni 1998 hat die EU-Kommission eine gemeinsame Politik für die Besetzung von Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen vorgeschlagen, die im Linienverkehr in und zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden. Danach sollte die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf dem Seeweg in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) geändert und ergänzend eine Richtlinie über Besatzungsvorschriften für den Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen im Betrieb zwischen Mitgliedstaaten verabschiedet werden.

Im Grundsatz wurde die Initiative zur Verbesserung der Beschäftigungssituation der europäischen Seeleute von der Bundesregierung begrüßt. In einzelnen Punkten konnte den Vorschlägen jedoch nicht zugestimmt werden.

Die Anwendung des Flaggenstaatsprinzips bei Kabotagefahrten wird nach wie vor befürwortet. Gegen eine mögliche Forderung des Gaststaates, in diesen Fällen eine Besetzung mit EU-Angehörigen vorzusehen, bestehen keine Bedenken. Der bisher vorliegende Entwurf der Verordnung bedarf allerdings noch einer sorgfältigen Prüfung.

Dagegen findet der Richtlinienvorschlag zu den Besatzungsregelungen für den Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen im Betrieb zwischen Mitgliedstaaten weiterhin keine Zustimmung. Es handelt sich hier um zwischenstaatliche, d. h. internationale Transporte, die nach international geltenden Regeln betrieben werden müssen. Eine Abschottung des Arbeitsmarktes für Seeleute in der EU würde den auch von der Bundesregierung unterstützten Liberalisierungsbestrebungen in der internationalen Seeschifffahrt entgegenstehen.

Beide Rechtsetzungsvorhaben wurden als Paket auf der Tagung des EU-Verkehrsministerrates am 30. November/1. Dezember 1998 abgelehnt. Bei der erneuten Behandlung des Themas durch den EU-Verkehrsministerrat im Dezember 2000 ergab sich kein neuer Sachstand. Seitdem ist das Thema nicht mehr behandelt worden.

VI. Luftverkehr

28. Welche Themen und Fragestellungen im Bereich des Luftverkehrs sind aus Sicht der Bundesregierung bis 2006 von besonderer Bedeutung und welche Position vertritt dazu die Bundesregierung?

Welche konkreten europapolitischen Initiativen plant die Bundesregierung diesbezüglich im Einzelnen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

29. Welche Position nimmt die Bundesregierung zu der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Richtlinie über Gebührengrundsätze für Flughäfen, die insbesondere Kostengerechtigkeit, Transparenz und Verbot von Diskriminierung beinhalten soll?

Die Kommission hat den am 14. September 1998 veröffentlichten „Geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Flughafengebühren“ Ende 1998 ersatzlos zurückgezogen.

In der Bundesrepublik Deutschland werden gemäß § 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz die Gebühren für Flughäfen von den Luftfahrtbehörden der Länder genehmigt. Das BMVBW achtet seit jeher darauf, dass dabei die Grundsätze der Kostengerechtigkeit, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit eingehalten werden.

30. Welche Definition der „Slots“ hält die Bundesregierung im Zusammenhang mit der geplanten Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft für zutreffend?

Welche Position nimmt sie in diesem Zusammenhang ein zu den geplanten Regelungen zu Sanktionen bei Verstößen, zur Klarstellung des Verfahrens der Vergabe von Slots an Konzerne, zur Neuordnung der Regelung „Use it or lose it“, zur Definition der Neubewerber, zur Definition der „Abfolge“ von Slots, zur Neuordnung der Koordinierungsausschüsse, zur Neutralität der Stellung des Koordinators sowie zum Handelsverbot für Slots?

Die Bundesregierung hält die Definition, die in der Verordnung (EG) Nr. 793/2004 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft der Slots enthalten ist, für zutreffend.

Soweit die weiteren angesprochenen Regelungen bzw. Definitionen, die Bestandteil des Änderungsvorschlags der Kommission waren, in der Verordnung (EG) Nr. 793/2004 vom 21. April 2004 übernommen wurden, haben sie auch die Billigung Deutschlands gefunden.

