

**21.09.18****Beschluss**  
des Bundesrates**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014****COM(2018) 438 final; Ratsdok. 9951/18**

Der Bundesrat hat in seiner 970. Sitzung am 21. September 2018 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat nimmt den Verordnungsvorschlag zur Schaffung der Rechtsgrundlage für die Fortführung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für die Zeit nach 2020 zur Kenntnis. Das Ziel der Kommission, eine Mobilität nahezu ohne Emissionen („Vision Null“) zu erreichen, ist ein bedeutsames Anliegen und kann zur Umsetzung des Klimaschutzabkommens von Paris und den UN-Zielen für nachhaltige Entwicklung beitragen.
2. Er begrüßt, dass die Mittelzuweisung in der Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden wie in Artikel 1 des Verordnungsvorschlages: „Das vorgeschlagene Programm“) um rund 30 Milliarden Euro auf rund 42 Milliarden Euro erhöht wurde. Auch sieht der Bundesrat die über das vorgeschlagene Programm geförderten Ziele der Bereiche Verkehr, Energie und Digitales ausgewogen repräsentiert und finanziell ausgestattet.
3. Er erkennt in der nahezu unveränderten Größenordnung der Mittelzuweisung des Programms für die Förderung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) nach Artikel 4 Absatz 2 a) i) mit 12,83 Milliarden Euro im Cluster „europäi-

sche strategische Investitionen“ eine Kontinuität im Ausbau des europäischen Verkehrsnetzes.

4. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich die Zielvorgabe der Kommission, nach der 60 Prozent der Finanzausstattung der Verwirklichung von Klimaschutzzielen dienen soll. Damit kann die CEF einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der europäischen Klimaschutzziele leisten.
5. Er nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission zur Sicherstellung der klimaschutzwirksamen Mittelverwendung bei der Bewertung der Maßnahmen des Programms auf Rio-Marker zurückgreift. Er erkennt diese Methodik als einen pragmatischen Ansatz zur Verfolgung klimabezogener Ausgaben an und weist darauf hin, dass es bei Nichtanwendung des Konservativitätsprinzips zu einer Überbewertung des Klimaschutzbeitrages von Maßnahmen kommen kann. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, zu prüfen, ob dieses Prinzip im ausreichenden Maße bei der Bewertungsmethode Berücksichtigung findet.
6. Er bittet die Bundesregierung ferner, bei der konkreten Ausgestaltung der Gewährungskriterien des Programms darauf hinzuwirken, dass die Vereinbarkeit der beantragten Projekte mit den Klimaschutzplänen der EU und der Mitgliedstaaten sowie die ökologischen Auswirkungen und Umweltrisiken der Projekte im besonderen Maße Berücksichtigung finden und diese Aspekte in den Auswahlverfahren eine entsprechend hohe Gewichtung bekommen.
7. Der Bundesrat weist in diesem Zusammenhang auf die unionsweit neben den Zielen zur Reduktion der Emission von Klimagasen bestehenden Zielsetzungen für die Luftreinhaltung, insbesondere in der Nähe von Ballungsräumen und schützenswerten Naturräumen, hin. Außerdem erkennt der Bundesrat die Möglichkeit, über alternative Kraftstoffversorgungsinfrastrukturen die oft sehr punktuellen Luftschadstoffbelastungen zu senken sowie gleichzeitig die Klimabilanz der Logistikwirtschaft und des europäischen Transportsektors weiter zu verbessern. Sowohl der Klimaschutz wie auch die Luftreinhaltung erfordern daher aus Sicht des Bundesrates europaweit koordiniertes Handeln und die Förderung von Infrastrukturen im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.
8. Er betont, dass die Synergiewirkungen von Klimaschutz und Luftreinhaltung über Infrastrukturen zur alternativen Kraftstoff- und Energieversorgung insbe-

sondere an großen Verkehrsknotenpunkten wie Häfen, Flughäfen, hoch frequentierten Logistikstandorten und verkehrsträchtigen Industrieansiedlungen realisiert werden können (beispielsweise über E-Ladesäulen für Kraftfahrzeuge, Landstromanlagen für Schiffe, elektrifizierte Eisenbahngleise und -anschlüsse, Flüssigerdgasversorgungsvorrichtungen und Wasserstofftankstellen).

9. Der Bundesrat regt daher an, dass jede Anstrengung unternommen wird, damit gemäß Artikeln 2 und 3 des vorgeschlagenen Programms gezielt und in dem geplanten Umfang unter anderem alternative Kraftstoffinfrastrukturen gefördert werden, da sie neben der Dekarbonisierung der Verkehre und dem Klimaschutz gleichzeitig auch Fortschritte bei der Luftreinhaltung erwarten lassen.
10. Der Bundesrat befürwortet daher eine angemessene Anzahl von Ausschreibungen mit hinreichender finanzieller Ausstattung für alternative Kraftstoffinfrastrukturen im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU. Unter Einbeziehung einer ansonsten verursachergerechten Verteilung der Kosten für die Errichtung und den Betrieb solcher Anlagen befürwortet er es, wenn mit den im vorgeschlagenen Programm vorgesehenen Fördermitteln dem zu verzeichnenden Marktversagen in der Anfangs- und Aufbauphase für Infrastrukturen zur alternativen Kraftstoffversorgung in Europa entgegengewirkt wird.
11. Dazu gehört aus Sicht des Bundesrates neben der Innovationsförderung für alternative Kraftstoffinfrastrukturen und -anwendungen gerade auch die Anschubfinanzierung für eine standardmäßige flächendeckende Versorgung von See- und Binnenschiffen mit umweltfreundlichen alternativen Kraftstoffen.
12. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich, dass die Fördermittel, darunter auch solche für alternative Kraftstoffinfrastrukturen, sehr gleichmäßig über den gesamten Programmzeitraum 2021 bis 2027 verteilt ausgeschrieben werden sollen (sogenannte Calls). Damit ist es über die Laufzeit möglich, verschiedene Planungsstände, Fertigstellungsgrade und technisch verfügbare Lösungen zu berücksichtigen. Eine Ausschreibung des Gros der Mittel am Anfang der Haushalts- und Förderperiode und nur noch von Resten in der zweiten Hälfte und gegen Ende der Förderperiode – wie in den vergangenen Förderzeiträumen erfolgt – würde diesen Anforderungen zu wenig gerecht.