



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

IV-73 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates



Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 25. März 2014

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 25. März 2014

Tagesordnung

1. COM (2013) 913 final
Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen/Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt
(7252/EU XXV.GP)
2. COM (2014) 40 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung und Transparenz von Wertpapierfinanzierungsgeschäften
(11510/EU XXV.GP)
3. COM (2014) 66 final
Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beteiligung der Europäischen Union an der Aufstockung des Kapitals des Europäischen Investitionsfonds
(11952/EU XXV.GP)
4. C (2014) 267 final
Empfehlung der Kommission vom 22.1.2014 mit Mindestgrundsätzen für die Exploration und Förderung von Kohlenwasserstoffen (z. B. Schiefergas) durch Hochvolumen-Hydrofracking
(10614/EU XXV.GP)

Der EU-Ausschuss des Bundesrats befasste sich in seiner Sitzung am 25. März 2014 mit umwelt- und finanzpolitischen Fragen. Zunächst stand die Zukunft der Mobilität auf dem Programm. Des Weiteren wurden strengere Regeln für Schattenbanken diskutiert, breite Zustimmung gab es für die Aufstockung des Europäischen Investitionsfonds. Der letzte Tagesordnungspunkt betraf den umstrittenen Abbau von Schiefergas.

Als ExpertInnen standen dem Ausschuss zur Verfügung:

Mag. Christian Schimanofsky (BMVIT)

Mag. Ewelina Boula (BMF)

Christian Friessnegg (BMF)

MMag. Martina Krobath (BMF)

Dr. Waltraud Petek (BMLFUW)

Mag. Martin Bösch (BMLFUW)

Dipl. Ing. Arthur Maurer (BMWFW)

MMag. Verena Gartner (WKÖ)

Dr. Thomas Weninger (Städtebund)

Am Beginn der Sitzung berichtete **Ausschussobmann Edgar Mayer (V/V)** über eine kürzlich veröffentlichte **Studie vom Ausschuss der Regionen (AdR). In dieser wird Österreich als Vorzeigeland bei der Subsidiaritätsprüfung – unter zentraler Beteiligung des Bundesrats - hervorgehoben.** Ebenfalls positiv erwähnt werde darin die gute Kommunikation zu Subsidiaritätsbelangen zwischen der Länderkammer und den Landtagen. Die Studie wurde vom EU- und Internationalen Dienst an alle Ausschussmitglieder versandt und kann auch auf der Homepage des AdR abgerufen werden.

Ferner berichtete **Edgar Mayer** über **eingelangte Dokumente:**

Seitens der Bundesländer sind seit der letzten Sitzung eingelangt:

Gemeinsame Länderstellungennahmen

- zur Mitteilung der EU-Kommission "Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020 bis 2030"
- zur Empfehlung der EU-Kommission mit Mindestgrundsätzen für die Exploration und Förderung von Kohlewasserstoffen (z.B. Schiefergas) durch Hochvolumen-Hydrofracking
- zur Mitteilung der EU-Kommission "Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt"
- zur Mitteilung der EU-Kommission "Saubere Luft für Europa", zum Vorschlag für eine Richtlinie zur Begrenzung der Emissionen bestimmter Schadstoffe aus mittelgroßen Feuerungsanlagen in die Luft sowie zum Vorschlag für eine Richtlinie über die Verringerung der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe

Antwortschreiben der Kommission auf Beschlüsse des EU-Ausschusses des Bundesrats:

- Antwortschreiben der EU-Kommission zur Mitteilung des EU-Ausschusses vom 3.12.2013 zum Thema Anpassung von Rechtsakten an das Regelungsverfahren mit Kontrolle
- Antwortschreiben der EU-Kommission zur begründeten Stellungnahme des EU-Ausschusses vom 6.11.2013 zum Vorschlag für eine Verordnung über Maßnahmen zum europäischen Binnenmarkt der elektronischen Kommunikation und zur Verwirklichung des vernetzten Kontinents

Mobilität in den Städten

Europas Städte leiden an chronischer Verkehrsüberlastung, heißt es in einer **Mitteilung zum "Urban Mobility Package" der Europäischen Kommission**. Schätzungsweise 80 Mrd. € würden dadurch pro Jahr verpuffen. Mit dem Überschreiten der Emissionsgrenzwerte vielerorts werde auch der Luftqualität großer Schaden zugefügt, denn etwa 23% des gesamten CO₂-Ausstoßes im Verkehr entfalle auf städtische Gebiete. Die EU empfiehlt deshalb eine Reihe von Vorkehrungen für nachhaltige Verkehrsplanungen.

Die Länderkammer unterstütze zwar die Anstrengungen der EU für intelligente urbane Verkehrssysteme, unterstrich **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (V/V)**. Doch werde beim Stadtverkehr das Subsidiaritätsprinzip eindeutig schlagend, womit die Organisation der urbanen Mobilität lokal zu verankern sei. Die Mitteilung des Ausschusses zu dem unverbindlichen Papier der Kommission begründete der ÖVP-Bundesrat mit der Notwendigkeit, die österreichische Haltung unverzüglich in die Diskussion einzubringen, also noch ehe ein EU-Rechtsakt zum urbanen Verkehr geplant ist.

Die **Mitteilung des Ausschusses wurde von ÖVP, SPÖ und Grünen mehrheitlich angenommen** und richtet sich an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und weitere zuständige Gremien. Die FPÖ wandte sich in der Diskussion gegen das Papier, da sie keine realen Konsequenzen daraus erwartet. Erst wenn ein Rechtsakt zu der Thematik vorliege, könne effektiv mithilfe des Subsidiaritätsprinzips gegengesteuert werden, meinten die Freiheitlichen **Cornelia Michalke (F/V)** und **Gerd Krusche (F/St)**.

Kritisiert wird in der Ausschussmitteilung, dass der Kommissionsplan nur auf städtische Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes abzielt. Die BundesrätInnen streichen darin überdies ihre Ablehnung einer Verknüpfung von EU-Förderungen in diesem Feld mit Kriterien, die von europäischer Ebene vorgegeben werden, hervor. Zum von der EU angesprochenen Koordinierungsbedarf bei Umweltzonen und City-Maut-Modellen hält der Ausschuss fest, hier wären vor allem für alle Krafffahrzeuge, die von den Zufahrtsregelungen betroffen sind, einheitliche Kennzeichnungen angebracht.

Das **Kommissionsdokument** zum Aktionsplan urbane Mobilität umfasst die Bereiche Stadtlogistik, Verbesserung von öffentlichen Verbindungen im urbanen Raum und Straßenverkehrssicherheit. Unfraglich wüssten die lokalen Gebietskörperschaften am besten, welche Lösungen am sinnvollsten für ihre spezifischen Verkehrsprobleme sind, stellt die EU-Kommission klar. Jedoch, fügt sie an, bedürfe es vermehrter Kooperation bei der Entwicklung von nachhaltigen Verkehrskonzepten, schon im Sinne eines wettbewerbsfähigen Binnenmarkts. Rund 85% des BIP der Union würden nämlich in Städten erwirtschaftet. Die Mitgliedsländer sollten folglich die urbane Mobilität in ihrem Hoheitsgebiet gründlich bewerten und daraus Schlüsse ziehen, wo Änderungen notwendig sind.

Verkehrstechnische Maßnahmen hätten unbedingt koordiniert unter Einbeziehung der lokalen, regionalen und nationalen Ebenen zu erfolgen, um einer Zersplitterung der Verkehrskonzepte vorzubeugen. Für die EU-weite Koordinierung der Maßnahmen und zum Erfahrungsaustausch hat die EU-Kommission eine europäische Plattform für langfristige Mobilitätsplanung in Städten eingerichtet. Zudem stellt sie, speziell für weniger entwickelte Regionen in der EU, finanzielle Hilfen in Aussicht. Generell will die EU Forschung und Innovation für intelligente Stadtplanung und umweltgerechte Krafffahrzeuge vorantreiben, etwa im Rahmen der Civitas 2020 – Initiative, und den Austausch zur Verkehrsplanung mit länderübergreifenden Sachverständigengruppen forcieren. Konkret regt die Mitteilung der Kommission an, die Bevölkerung zu motivieren, Kurzstreckenfahrten in der Stadt mit dem

Rad, durch Zufußgehen oder öffentliche Verkehrsmittel zu bewältigen. Nicht zuletzt solle die rasche Markteinführung von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen unterstützt werden, so die EU-Kommission.

Die Überlegungen der EU für nachhaltige urbane Mobilität würden vom Ansatz her begrüßt, erfuhren die BundesrätInnen durch einen **Experten des Verkehrsministeriums**. Immerhin betreibe Österreich mit seinem Gesamtverkehrsplan schon seit Jahren eine Verkehrspolitik, die unter anderem dem öffentlichen Nahverkehr und dem nichtmotorisierten Verkehr in den Städten große Beachtung beimesse. In diesem Licht sei auch die Modernisierung des heimischen Schienennetzes zu sehen. Kritisiert werde an der Mitteilung allerdings, so der Experte weiter, dass die Europäische Kommission sich darin nur auf städtische Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beziehe. Demzufolge blieben etwa zwei Drittel der österreichischen Gesamtbevölkerung ausgespart, auch die Landeshauptstädte Bregenz, Eisenstadt und St. Pölten seien nicht von der Initiative erfasst. Wichtige Punkte der Stadtentwicklung wie Verkehrsvermeidung, Raumordnung oder Gesundheitsschutz berühre die Kommission kaum oder gar nicht, beanstandet das Ministerium außerdem.

Der **Vertreter des Städtebunds** bekräftigte, die Bedeutung von kleinen bzw. mittelgroßen Städten und das Stadtumland dürfe bei einer nachhaltigen Verkehrsplanung nicht übersehen werden. Tatsächlich reiche urbane Mobilität über Stadtgrenzen hinaus, merkte **Grünen-Bundesrätin Heidelinde Reiter (G/S)** mit Verweis auf die PendlerInnen an. Sie warnte allerdings davor, aus Subsidiaritätsbedenken sinnvolle Entwicklungen im Verkehrsbereich aufzuhalten. Jedenfalls seien hier Maßnahmen auf EU-Ebene zu setzen, schon zwecks besserer Koordination. **Gerd Krusche (F/St)** mahnte indes, keinesfalls sollten EU-weite Regelungen in der Verkehrspolitik schlagend werden.

EU-Guidelines zur Verkehrspolitik würden durchaus Sinn machen, fand wiederum **SPÖ-Bundesrat Stefan Schennach (S/W)**. Trotzdem müsse man hier auf die Subsidiarität Bedacht nehmen, räumte er ein, das zeige sich beispielsweise an der unzureichenden Definition von Verkehrsknotenpunkten, die seitens der EU vorgenommen wird. Insgesamt sah Schennach im Aktionsplan der EU zur urbanen Mobilität gute Ansätze, um Antworten auf Zukunftsfragen der Verkehrspolitik zu finden. Angesichts des immer stärkeren Zuzugs in den urbanen Raum, sagte er, müssten ausreichend öffentliche Verbindungen zwischen Umland und Städten geschaffen werden, wobei auf sozial ausgewogene und gendergerechte Ausgestaltung von Tarifen und Verkehrsmitteln zu achten sei. **Bundesrätin Sonja Zwazi (V/N)** fügte an, ausschlaggebend für ein gutes Verkehrskonzept sei auch, daraus keine Nachteile für Gewerbe und Handel erwachsen zu lassen.

Regeln für Schattenbanken

Die EU sagt vor dem Hintergrund der geplanten Bankenunion dem Schattenbankenwesen den Kampf an. In einem kürzlich präsentierten Verordnungsvorschlag will sie Wertpapierfinanzierungsgeschäfte, die oft über Schattenbanken laufen, transparenter gestalten und damit verhindern, dass Banken durch eine teilweise Auslagerung von Tätigkeiten in den Sektor von Schattenbanken künftige strukturelle Regeln für Kreditinstitute umgehen. Grauzonen im Finanzsektor sollen damit beseitigt werden. Konkret ist vorgesehen, in Hinkunft alle systemrelevanten Finanzinstitute, -instrumente und -märkte von der staatlichen Aufsicht zu erfassen. Die Finanzkrise habe gezeigt, dass vom Schattenbankensystem systemische Risiken ausgehen, so die Begründung für diese Initiative. Der vorliegende Entwurf reiht sich somit auch in das Gesamtpaket der legislativen Maßnahmen für den Bankensektor und den Kapitalmarkt, um diesen auf eine stabilere Basis zu stellen. Im EU-Ausschuss des Bundesrats traf der Vorstoß auf allgemeines Wohlwollen.

Unter Schattenbanken versteht man Unternehmen, die bankähnliche Funktionen wahrnehmen, aber keine Banken sind und somit nicht der Regulierung für Kreditinstitute unterliegen. Dazu gehören etwa Hedgefonds oder Private-Equity-Fonds. Vielfach lagern regulierte Kreditinstitute Geschäfte auch an spezialisierte Schattenbanken aus, die außerhalb der Bankbilanzen tätig werden, und umgehen so - durchaus legal - Regulierungsmaßnahmen. Es gibt aber auch Schattenbanken, die illegal oder halblegal in einer rechtlichen Grauzone agieren.

Dem **Verordnungsentwurf der Kommission** zufolge sollen Informationen über alle Arten von Leih- und Verleihgeschäften mit Wertpapieren gegenüber den AnlegerInnen offengelegt werden. Diese Wertpapierleihgeschäfte seien gängig, erklärte dazu der **Experte des Finanzministeriums**. Zur Sicherung des gesamten Finanzsystems seien jedoch Schritte erforderlich, um auch hier Risiken besser voraussehen zu können. Das bereits vorhandene Transaktionsregister soll daher genützt werden, um sämtliche Wertpapierfinanzierungsgeschäfte zu melden. Außerdem sollen Verträge die Transparenz der Wertpapiergeschäfte und der Weiterverpfändung von Finanzinstrumenten sicherstellen.

Für Österreich sieht man seitens des Finanzressorts nur wenig Umsetzungsbedarf, da das Bankwesengesetz sehr weit geht und grundsätzlich alle Wertpapierfinanzierungsgeschäfte darunter fallen. Aufgrund existierender innerstaatlicher Vorschriften für die Wertpapierleihe und andere Finanzierungsgeschäfte mit Anlegervermögen gebe es kein Problem mit Schattenbanken, so die Feststellung des Finanzexperten im Ausschuss.

Gegenüber **Ausschussvorsitzendem Edgar Mayer (V/V)** und **Bundesrätin Heidelinde Reiter (G/S)** stellte er klar, die geplante Verordnung ziele nicht darauf ab, Wertpapiergeschäfte einzuschränken, vielmehr wolle man das Risiko durch die Meldepflicht und mehr Transparenz eindämmen. Was die Frage des Trennbankensystems betrifft, so stelle dies eine eigene Frage dar, die mit dem vorliegenden Vorschlag nichts zu tun habe. **Bundesrat Stefan Schennach (S/W)** unterstrich seinerseits die Notwendigkeit, auch die Geschäfte der Schattenbanken strenger zu regulieren, und zeigte sich erfreut darüber, dass die Bankenunion nun Realität werde. Der nächste Schritt müsse aus seiner Sicht die Einführung der Finanztransaktionssteuer sein.

Der Verordnungsentwurf über die Meldung und Transparenz von Wertpapierfinanzierungsgeschäften wurde vor kurzem vorgelegt. Es ist davon auszugehen, dass die Verhandlungen auf EU-Ebene erst nach den Europawahlen beginnen, heißt es aus dem Finanzministerium.

Aufstockung des Europäischen Investitionsfonds

Begrüßt wurde von den Bundesrätinnen und Bundesräten auch die geplante Aufstockung des Kapitals des Europäischen Investitionsfonds (EIF) von derzeit 3 Mrd. € um 1,5 Mrd. € auf 4,5 Mrd. €. Das ermögliche ihm auch, seine Aktivitäten in Österreich zur verstärkten Unterstützung der Klein- und Mittelbetriebe (KMU) im Garantiebereich weiter auszubauen und damit die vorhandene Kreditklemme zu entschärfen, erwartet man sich seitens der Politik. In den nächsten sieben Jahren sollen insgesamt rund 45 Mrd. € an zusätzlichen Darlehen für KMU mobilisiert werden, erläuterte die **Vertreterin des Finanzministeriums**. Die zusätzliche Investitionskapazität werde auch für den europäischen Markt für Risikokapital genutzt werden, vor allem im Bereich Startkapital und Anschubfinanzierung. Man gehe davon aus, dass in diesem Bereich das aushaftende Investitionsvolumen bis zum Ende 2020 voraussichtlich um 400 Mio. € gesteigert werden könne.

Der diesbezügliche Verordnungsentwurf zielt auf die Beteiligung der Europäischen Union an der genannten Aufstockung des gezeichneten Kapitals des EIF ab. Der auf die EU entfallende Anteil ist mit 450 Mio. € bemessen, der für die Beteiligung an der Kapitalaufstockung anfallende finanzielle Aufwand beträgt insgesamt rund 175 Mio. €. Die Einzahlungen sollen in vier Jahresraten 2014 bis 2017 erfolgen. Die Bedeckung soll aus Mitteln im Rahmen der KMU-Förderprogramme COSME und HORIZON erfolgen sowie aus Dividendeneinnahmen aus der Beteiligung des EIF. Damit nehme die EU eine Umschichtung vor, räumte die **Expertin** auf Anfrage von **Bundesrat Franz Perhab (V/St)** ein. Österreich habe auch bisher das Geld genutzt, vor allem im Hinblick auf Garantien und Verpflichtungen, hielt sie gegenüber den **Bundesrätinnen Sonja Zwanzl (V/N)**, **Heidelinde Reiter (G/S)** und **Cornelia Michalke (F/V)** fest. **Stefan Schennach (S/W)** bewertete die Umschichtung positiv, zumal die Klein- und Mittelbetriebe, die die überwiegende Zahl von Arbeitsplätzen schaffen, aufgrund von Basel III derzeit nur schwer zu Kapital kommen. Daher fehle ihnen Geld zur Entwicklung neuer Produkte und zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Da beim EIF andere Regeln gelten, könne der Kreditklemme unter dem Mantel des Fonds entgegengewirkt werden, sagte er.

Die BundesrätInnen erfuhren, dass die Verhandlungen im Trilog abgeschlossen seien und man noch mit einer Beschlussfassung im Europäischen Parlament vor den Europawahlen rechnen könne.

Der EIF steht im gemeinsamen Eigentum der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Union und 24 europäischer öffentlicher und privater Finanzierungsinstitute. Dabei entfallen seit Oktober 2013 62,1% auf die Europäische Investitionsbank (EIB), 30% auf die Europäische Union und 7,9% auf die Finanzierungsinstitute.

Die Aufgabe des EIF ist die Unterstützung von Klein- und Mittelbetrieben durch Risikokapital und Kreditgarantieinstrumente. Ende 2013 lagen laut Information des Finanzministeriums die Risikokapitalbeteiligungen bei insgesamt rd. 1,5 Mrd. €, mit denen insgesamt 6,4 Mrd. € an Risikokapital für KMU mobilisiert werden konnten. Die aushaftenden Garantien lagen bei rund 1,9 Mrd. €, mit denen KMU-Darlehen von insgesamt 7,5 Mrd. € ermöglicht wurden.

Fracking

Das Bestreben der EU, Europas Energieversorgung zu diversifizieren und lokale Energieressourcen besser zu nutzen, macht auch vor Fracking nicht Halt. Bei dieser Art der Gasförderung wird mittels Hochvolumen-Hydrofracking eine große Menge Wasser, Sand und Chemikalien in Tongesteine gepresst, um Schiefergas zu gewinnen. Durch eine **Empfehlung zu Mindestgrundsätzen für Fracking in der EU** will die Europäische Kommission nun Umwelt- und gesundheitliche Bedenken ausräumen. Die Mitgliedsstaaten sind demnach angehalten, innerhalb von sechs Monaten ihre jeweiligen Rechtsrahmen freiwillig an die Vorgaben anzupassen.

Österreichs Erwartungen, die Europäische Kommission werde konkrete Schritte zur sicheren Ausgestaltung von Fracking setzen, hätten sich aufgrund der Unverbindlichkeit der diesbezüglichen Empfehlung nicht erfüllt, erklärte die **Expertin des Umweltministeriums** im Ausschuss. Im Detail schlägt die Kommission umfassende Prüfungen der Auswirkungen von Fracking-Vorhaben auf Gesundheit, Umwelt und Klima vor. In geschützten bzw. gefährdeten Gebieten, wo etwa die Gefahr von Erdbeben besteht, sollten Mitgliedstaaten das Fracking beschränken. Mindestabstände der Förderstätten zu Wohngebieten werden den EU-Ländern nahegelegt, insgesamt sei die Verwendung chemischer Stoffe so gering wie möglich zu halten und die besten verfügbaren Techniken einzusetzen, skizzierte die Expertin den Empfehlungskatalog. Aus dem **Wirtschaftsministerium** ergänzte dessen Vertreter, für Österreich stelle die Aussendung der Kommission eine Checkliste dar, weil die heimische Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bereits den rechtlichen Rahmen für Fracking in Österreich biete.

Nicht übersehen werden dürften Fracking-Pläne in EU-Nachbarstaaten, die möglicherweise grenzüberschreitend negative Folgen für Österreich haben, gaben **Edgar Mayer (V/V)** und **Stefan Schennach (S/W)** zu bedenken. Die Bodenseeregion nannte Mayer als Beispiel für ein Gebiet, wo mit klaren EU-Bestimmungen bindende Vorgaben über die nationalen Grenzen hinaus nötig wären. Schennach erachtete im Moment ein Verbot des Fracking als zielführendste Lösung, zumal entscheidende Fragen wie die Entsorgung des Fracking-Wassers immer noch ungeklärt seien. Eine vorgeblich bessere Energieversorgung sei kein Argument für die Anwendung dieser Technologie. Solange gefährliche Chemikalien bei den Schiefergasbohrungen eingesetzt werden, betonte **Cornelia Michalke (F/V)**, habe man vom Fracking Abstand zu nehmen. Sie erwähnte in dem Zusammenhang die katastrophalen Auswirkungen solcher Gasförderungen in den USA.

Heidelinde Reiter (G/S) stimmte den Kommentaren ihrer AusschusskollegInnen zu, hinterfragte aber, ob Österreich auf EU-Ebene sich noch gegen die Anwendung von Hydrofracking zur Schiefergasförderung durchsetzen kann. Grundsätzlich verfüge die EU über einen sichereren rechtlichen Rahmen zum Schutz von Umwelt und Mensch als die USA, wo Fracking bereits angewandt wird, informierte daraufhin die **Vertreterin des Umweltministeriums**. Bilaterale Gespräche – beispielsweise mit Süddeutschland – liefen gerade zu der Thematik. Neben Regelungen für Standortwahl und zur Risikobewertung empfiehlt die EU-Kommission regelmäßige Überwachungen und die Nachsorge von stillgelegten Bohranlagen. Die Öffentlichkeit müsse im Rahmen der Fracking-Arbeiten umfassend über die Qualität von Wasser, Luft und Boden informiert werden, hält sie weiters in ihrer Empfehlung fest. Ebenso kündigt die Kommission an, die Umsetzung der Mindestgrundsätze anhand von Berichten aus den Mitgliedsländern überprüfen zu wollen.

Gerd Krusche (F/St) führte ins Treffen, die Fracking-Technologie zur Schiefergasförderung sei zum jetzigen Zeitpunkt natürlich nicht zu unterstützen. Per se wolle er Fracking aber nicht als schlecht bezeichnen. Sollte nämlich die Forschung eine sichere und umweltverträgliche Methode finden, müsse diese Art der Förderung von neuen Energieträgern durchaus überlegt werden; das verlange schon die sensible Versorgungslage, wie sie im Zuge der

Ukraine-Krise augenscheinlich geworden sei. Der Experte des Wirtschaftsministeriums hatte zuvor über Forschungsarbeiten an der Montanuniversität berichtet, deren Ziel es ist, Fracking mit biologischen Mitteln zu entwickeln.

Folgender Antrag der ÖVP und SPÖ auf Mitteilung wurde von SPÖ, ÖVP und Grünen, aber gegen die Stimmen der FPÖ mehrheitlich angenommen:

ANTRAG AUF MITTEILUNG

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

der Bundesräte Edgar Mayer, Stefan Schennach

betreffend COM (2013) 913 final Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt (7252/EU, XXV.GP)

eingebraucht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 25. März 2014
zu TOP 1

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, die folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an

- das Europäische Parlament und des Rat als Adressaten sowie an
- die Europäische Kommission
- den Ausschuss der Regionen
- den Wirtschafts- und Sozialausschuss und
- COSAC bzw. IPEX

als weitere Empfänger zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

"Mitteilung gemäß Art. 23 f Abs.4 B-VG

Am 17. Dezember 2013 hat die Europäische Kommission (EK) - in Weiterführung des "Aktionsplans urbane Mobilität", KOM(2009) 490, sowie der Strategie "Europa 2020 für intelligentes, integratives und nachhaltiges Wachstum", KOM(2010) 2020 - eine Mitteilung mit dem Titel "**Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt**" veröffentlicht (KOM[2013]913 final).

Dieses Dokument zielt darauf ab, die **europäischen Städte** verstärkt bei der Bewältigung der Herausforderungen der urbanen Mobilität zu **unterstützen**, um der **chronischen Verkehrsüberlastung**, deren Folgekosten auf 80 Mrd. Euro jährlich geschätzt werden, durch nachhaltige Planung und Koordinierung öffentlicher und privater Maßnahmen wirksam zu begegnen.

Dem Bundesrat liegt dazu eine gemeinsame Stellungnahme der Bundesländer vor. Als Ergebnis der inhaltlichen Beratung wird vorgeschlagen, bei allen künftigen Maßnahmen auf europäischer Ebene insbesondere folgende Überlegungen zu berücksichtigen:

1. Die Mitteilung der Europäischen Kommission sowie die ergänzenden Arbeitsunterlagen der Kommission (Staff Working Documents) und Dokumente zur Folgenabschätzung werden grundsätzlich begrüßt. Die Europäische Kommission greift damit wichtige Themen auf, wobei anzunehmen ist, dass sie mit ihren Empfehlungen vor allem jene städtischen Ballungsräume im Visier hat, die bislang dem europäischen Durchschnitt (deutlich) hinterherhinken.
2. Von besonderer Bedeutung erscheinen folgende Punkte:
 - Die Zuständigkeit zur Organisation und für Regelungen betreffend lokale und regionale Verkehrsmaßnahmen einschließlich allfälliger damit zusammenhängender Gebühren kommt ausschließlich den Mitgliedsstaaten zu.
 - Wenn die EU-Kommission Koordinierungsbedarf hinsichtlich Umweltzonen oder City-Maut-Modellen sieht, dann sollten in erster Linie eine an Kriterien orientierte einheitliche Kennzeichnung für KfZ, die von Zufahrtsregelungen betroffen sein könnten, empfohlen werden, damit diese Kriterien auch von Nicht-Ortsansässigen erfüllt werden können.
 - Eine Verknüpfung von EU-Förderungen mit Kriterien, die - obwohl Zuständigkeit der lokalen bzw. regionalen Behörden - von der europäischen Ebene vorgegeben werden, wird abgelehnt.
3. Die Mitteilung der Kommission entfaltet selbst keine Rechtswirkungen, auch werden darin keine legislativen Maßnahmen in Aussicht gestellt. Anknüpfend an den "Aktionsplan urbane Mobilität" der Kommission von 2009 wirbt die Kommission für eine konzertierte Aktion der politischen Entscheidungsträger und der zuständigen Behörden auf allen staatlichen Ebenen. Der Trend zur Interoperabilität von Daten etc. wird hier abermals bestätigt.
4. Als gesonderte Punkte werden von der Kommission angesprochen:
 - Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität;
 - Maßnahmen der Stadtlogistik;
 - Intelligenter Zugangsregelungen für Städte und Erhebung von Straßennutzungsgebühren;
 - Koordinierte Einführung intelligenter urbaner Verkehrssysteme;
 - Sicherheit im urbanen Straßenverkehr.
5. Zu diesen Punkten beschreibt die Kommission vor allem den Stand der Dinge, was ihrer Meinung nach die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen sollten und was die Kommission selbst unternehmen wird. Die Handlungsoptionen der nationalen bzw. städtischen Verwaltungen sollen nicht eingeschränkt werden.
6. Im Bereich "Zugangsregelungen" (Access Restriction Scheme - ARS), die sich insbesondere auch auf City-Maut-Regelungen beziehen, werden die Mitgliedstaaten unter anderem aufgefordert, "die Schaffung eines Rahmens für Konzeption, Umsetzung und Bewertung der Zugangsregelungen, einschließlich städtischer Straßenbenutzungsgebühren, durch die örtlichen Verkehrsbehörden" in Betracht zu ziehen. Die Kommission selbst soll hier nur den Austausch fördern und unverbindliche Leitlinien ausarbeiten.
7. Bezüglich der "Pläne für urbane Mobilität" (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMP) sollen die Mitgliedstaaten nach der Mitteilung der Kommission u.a. gewährleisten, "dass Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität entwickelt und im urbanen Raum umgesetzt sowie in weiter gefasste Strategien für urbane oder territoriale Entwicklung integriert werden". Beigefügt ist der Mitteilung eine Anlage über ein "Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität". Die Kommission führt dazu aus, dass es nicht beabsichtigt sei, "dieses Konzept als Einheitslösung für die urbane Verkehrsplanung zu präsentieren. Stattdessen kann und sollte das Konzept an die

jeweiligen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten und städtischen Gebiete angepasst werden". Die Auflistung spiegelt lediglich den Konsens über die zentralen Merkmale moderner und nachhaltiger Pläne für Mobilität und Verkehr in den Ballungsräumen wider. Dazu werden Ausführungen über Zielsetzungen, Umsetzungsplan, Analyse der Ausgangslage, Leistungsindikatoren, Zielvorgaben, Integration, Partizipation und Überwachung gemacht.

8. Im Bereich Intelligente Verkehrssysteme (IVS) entspricht die Prioritätensetzung der Position von Städten und deren Umlandregionen. Der Fokus liegt auf Informations- und Kommunikationstechnologie für Mobilität und Multimodalität. Mit der Fortführung und Ausweitung der Angebote zu Informationsbereitstellung, Fachaustausch und Förderung entspricht die Kommission den Wünschen städtischer und regionaler Verwaltungen.
9. In den Bereichen IVS, Stadtlogistik sowie Fragestellungen zu Umweltzonen, Zufahrtsbeschränkungen und Kosteninternalisierung im Verkehr stellen die mitveröffentlichten Staff Working Documents der Europäischen Kommission eine interessante Referenz dar.