

12.09.94**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - VP - Wozu **Punkt** der 674. Sitzung des Bundesrates am 23. September 1994

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(94) 106 endg.; Ratsdok. 7073/94

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

EU
VP

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, mit dem vorgelegten Vorschlag den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu fördern. Er sieht im Aufbau verkehrsträgerübergreifender, grenzüberschreitender Verkehrsnetze eine Chance, einen auf Dauer tragbaren Verkehr zu erreichen, langfristig den Standort Bundesrepublik Deutschland zu sichern und die Nachteile der grenznahen Regionen im Verkehr zu überwinden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, daß die vorgeschlagenen Leitlinien nicht nur nationale Netzvorstellungen zusammenfügen, sondern staatenübergreifend und intermodal aufeinander abgestimmt werden. Darüber hinaus hält der Bundesrat seine Forderung nach einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger aufrecht.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß der Ausbau der Transeuropäischen Netze und damit auch die Festlegung der Ausbauprioritäten Sache der Mitgliedstaaten ist. Die Leitlinien dürfen daher keine Rechtspflicht der Mitgliedstaaten zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes, keine Festsetzung bestimmter Durchführungsfristen, keine Einschränkung der Planungshoheit der Mitgliedstaaten oder ihrer Gebietskörperschaften und keine Verpflichtung zur Finanzierung beinhalten.

Ausgeliefert am 1 3. SEP. 1994

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß die Leitlinien keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Mitgliedstaaten erhalten, sondern nur Orientierungsschemata werden.

Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip muß sich die Gemeinschaft auf die Ausweisung eines integrierten Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie die vorrangige Förderung des Ausbaus von Schlüsselverbindungen zur Verwirklichung dieses Netzes beschränken. Der Bundesrat geht davon aus, daß dabei die nationalen Prioritäten und gesamtwirtschaftlichen Aspekte beachtet werden. Für die Bestimmung eines Projektes von gemeinsamem Interesse sollte der Vorschlag objektiv überprüfbare Maßstäbe - wie Umweltbelastung/Kapazität - enthalten. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, bei der weiteren Behandlung der "Transeuropäischen Netze" diese Aspekte und insbesondere einen Kostenvergleich der unterschiedlichen Netzgestaltungen in die Entscheidungsprozesse einzubringen.

Der Bundesrat erwartet, daß die Leitlinien einem kontinuierlichen Entwicklungsprozeß unterworfen werden und keine statische Festlegung bedeuten. Die Kommission sollte jährlich über die Umsetzung der Leitlinien Bericht erstatten.

Der Bundesrat hält es für notwendig, daß die Arbeiten der Kommission zu den Leitlinien einschließlich der Netzschemata und die Beratungen der aufgrund des Weißbuches "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung" eingesetzten Gruppe der persönlichen Vertreter der Staats- und Regierungschefs miteinander koordiniert werden.

Bei den Entscheidungen des Verkehrsinfrastrukturausschusses gem. Artikel 26 Abs. 2 des Vorschlages geht der Bundesrat davon aus, daß die Länder entsprechend dem Gesetz über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union rechtzeitig angemessen beteiligt werden.

Der Bundesrat erwartet von der Bundesregierung, daß sie dem Ausbau des Transeuropäischen Netzes hohe Priorität einräumt und sich bei ihrer Prioritätensetzung an den Leitlinien zum Ausbau des Transeuropäischen Netzes orientiert. Der Bundesrat geht davon aus, daß die Bundesregierung bei der Umsetzung der Transeuropäischen Netze in nationale Prioritäten die Länder angemessen einbezieht.

EU
U

2. Der Bundesrat stellt fest, daß die Erkenntnisse aus der Umweltpolitik in den Leitlinien zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht angewandt werden. So haben die im Grünbuch für Verkehr und Umwelt (BR-Drucksache 304/92) dargestellten negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die gemeinschaftsweite Umweltverschmutzung, die Lärmbelästigung und den Treibhauseffekt zu keinen Konsequenzen bei der Planung des europäischen Verkehrsnetzes geführt. Dies ist besonders schwerwiegend, weil auf europäischer Ebene mit einem erheblichen Verkehrswachstum und der damit verbundenen Zunahme der Umweltbelastungen zu rechnen ist.

EU
U

3. Der Bundesrat befürchtet, daß bei einer Umsetzung des geplanten europäischen Verkehrsnetzes das europäische Klimaschutzziel, die Kohlendioxidemissionen bis zum Jahre 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren, nicht verwirklicht werden kann, weil im Verkehrsbereich das Reduktionspotential nicht ausgeschöpft wird.

- EU
U
4. Die zu erwartende Verkehrsentwicklung und die klimapolitischen Notwendigkeiten verlangen allerdings ein europäisches Verkehrskonzept, welches auf die umweltpolitischen Ziele ausgerichtet ist. Hierzu reicht es nicht aus, wenn in den Leitlinien lediglich gefordert wird, daß Umweltbelange zu berücksichtigen sind. Vielmehr sind in den Leitlinien die Rahmenbedingungen für eine Umorientierung des gegenwärtigen Verkehrssystems zu setzen.
- EU
U
5. Der Bundesrat hält es deshalb zum einen für erforderlich, daß dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt werden müssen, um einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen Bedingungen zu gewährleisten.
- EU
U
6. Er bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der weiteren Beratungen dafür einzusetzen, daß für die in Anhang I dargestellten Netze ein europäisches Emissionskataster Verkehr erstellt wird, welches eine Beurteilung des aktuellen sowie zukünftigen Belastungsgrades ermöglicht.
- EU
U
7. In diesem Zusammenhang sollen Vorstellungen entwickelt werden, wie die umweltspezifischen Vorteile der Verkehrsträger genutzt und miteinander kombiniert werden können, um möglichst geringe Umweltbelastungen durch den Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten.
- EU
U
8. Der Bundesrat hält es ferner für erforderlich, daß in der Zielbestimmung der Leitlinie die umweltverträgliche Orientierung des Verkehrsnetzausbaus und ein Emissionsminderungsziel für den Verkehrsbereich aufgenommen werden.
- EU
U
9. Im Hinblick auf die ökologischen Erfordernisse ist ein multimodales Verkehrssystem zu schaffen, in dem der Einsatz der Verkehrsträger so optimiert wird, daß damit ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zur Sicherung einer auf Dauer tragbaren Mobilität geleistet wird.
- U
(bei Annahme entfällt Ziffer 11)
10. Auch die Prioritätenliste ist zu erweitern. Erste Priorität eines umweltverträglichen europäischen Verkehrssystems muß bei Erweiterungsmaßnahmen der Ausbau des Schienenwegenetzes und die Verknüpfung des kombinierten Verkehrs sein.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei den dazu notwendigen Investitionsplanungen darauf hinzuwirken, daß dem Bau und Ausbau von Schienenwegen wegen des immensen Nachholbedarfs ein deutlicher Vorrang gegenüber dem Straßenbau eingeräumt wird.
- EU
VP
11. Der Bundesrat stellt an die Bundesregierung die nachdrückliche Forderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, eine dementsprechende Prioritätensetzung und den Vorrang des Ausbaues des Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetzes sowie der Projekte des kombinierten Verkehrs vor Pro-

jekten anderer Netze, soweit dies unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar ist und eine Wettbewerbssituation mit anderen Verkehrsträgern besteht.

- EU
VP 12. Der Bundesrat vermißt in dem Entscheidungsvorschlag eine Aussage zu dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Küstenschiffahrt, der aufgrund seiner Kapazität in der Lage ist, wesentliche Verkehrsverlagerungen aufzunehmen.

- EU
U 13. Der Bundesrat stellt fest, daß ein Widerspruch zwischen der von der Bundesregierung verfolgten Förderung der Küstenschiffahrt und dem Ausbau der Ost-West-Achsen (von den ARA-Häfen nach Mittel- und Osteuropa) besteht.

Ein dezentrales Seehafen-System ermöglicht das Anlaufen vieler Häfen an Nord- und Ostsee mit relativ kurzen Wegen zu den mittel- und osteuropäischen Märkten. Sowohl aus umwelt- und raumordnungspolitischer Sicht als auch aus volkswirtschaftlichen Erwägungen (hohe Investitionen in Projekte zur Schließung von Netzlücken) sollte die Küstenschiffahrt deutlichere Priorität genießen. Darüber hinaus würde eine stärkere Verlagerung von Transitgütern auf die Küstenschiffahrt mehrere deutsche Länder von zusätzlichem Verkehrsaufkommen entlasten und die deutschen Nord- und Ostseehäfen mit ihren guten Hinterlandanbindungen auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern (Schiene/Binnenschiff) stärken.

- EU
VP 14. Der Bundesrat hält den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnik als Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Transeuropäischen Verkehrsnetze für notwendig. Insoweit muß es eines der vorrangigen Ziele der Gemeinschaft sein, die Einführung von Verkehrsmanagementsystemen und die Gewährleistung der europaweiten Kompatibilität und Interoperabilität solcher Systeme voranzutreiben.

Die Ergebnisse der Beratungen anläßlich der Sitzung des Europäischen Rates in Korfu und des informellen Treffens der Verkehrsminister in Ludwigsburg zeigen, daß hinsichtlich der grundlegenden Zielrichtung innerhalb der Gemeinschaft ein breiter Konsens besteht. Das nimmt der Bundesrat mit Befriedigung zur Kenntnis. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, daß hinsichtlich der sachgerechten Verankerung dieser Zielsetzung in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften noch erheblicher Beratungsbedarf besteht.

- EU
VP 15. Einzelheiten und Korrekturen
Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, vorbehaltlich weiterer Vorschläge zunächst folgende Anregungen und Korrekturen in die Beratungen einzubringen:

Straßen

- U
(bei Annahme entfällt Ziffer 17) 16. - Hier sollte der Ausbau der bestehenden Verkehrswege Vorrang vor dem Neubau haben. Dies sollte auch für Projekte gelten, die im Gemeinschaftsinteresse liegen.

- EU
VP 17. - Es sollte verdeutlicht werden, daß nicht nur der Neubau, sondern auch der Ausbau vorhandener Strecken eine Maßnahme von gemeinschaftlichem Interesse sein kann.
- EU
U 18. - Der Bundesrat hält es darüber hinaus für dringend geboten, daß das Verkehrswachstum mit den umweltschonendsten Transportarten aufgefangen werden muß. Daher ist in den Leitlinien festzuhalten, daß alle Verkehrsplanungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind.
- U 19. - In bisher nicht hinreichend erschlossenen Randgebieten sollten neue Straßen nur dann gebaut werden, wenn es ökologisch vertretbar ist.
- EU
U 20. - Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, im Ministerrat darauf hinzuwirken, daß die Leitlinien entsprechend geändert werden und die Bedingungen für eine Trendwende im europäischen Verkehr gesetzt werden.
- EU
VP 21. - Das Leitschema Straßennetz sollte um folgende Straßenteile ergänzt werden:
- A 98 Hoahrheinautobahn
 - BAB A 241 in Mecklenburg-Vorpommern
 - Rügenzubringer
 - A 1 (E 37) AK Wuppertal-Nord bis Köln-West
 - A 57 (E 31) Neuss bis AK Köln-Nord
 - A 93 Regensburg - Hof
 - A 72 Hof/A 9 - Chemnitz
 - B 15 neu Regensburg - Rosenheim
 - A 252 Hafenquerspange Hamburg
- 22.[EU,VP] [- A 281 Verbindung zwischen A 1 und A 27].
- EU
VP 23. Seehäfen
- In den Leitlinien sollte deutlich gemacht werden, daß Seehäfen keine Verkehrsträger sind.
 - Hinsichtlich der Fährverbindungen sollte eine ausgewogene Darstellung - insbesondere im Ostseeraum - erfolgen.
 - Der Bundesrat stellt fest, daß zwischen vielen europäischen Seehäfen ein intensiver Wettbewerb im gleichen Hinterland und um die gleiche Ware stattfindet. Der Bundesrat erwartet, daß vor der Aufstellung von Förderprogrammen für die Seehäfen die Auswahlkriterien für Hafenprojekte im Anhang II Abschnitt 5 so überarbeitet werden, daß eine Begünstigung von Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern ausgeschlossen werden kann.

Binnenwasserstraßen

- EU
VP 24. - Die Binnenhäfen nehmen als Schnittstellen im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bedeutende Knotenfunktionen wahr. Dem sollte durch Aufnahme eines besonderen Artikels oder einer Ergänzung von Artikel 12 Rechnung getragen werden. In Abschnitt 7 (kombinierter Verkehr) sollte auch auf die Karte Binnenwasserstraßen (und -häfen) verwiesen werden. Die Binnenhäfen sollten für den Binnenschiffsverkehr als Knoten für den intermodalen Verkehr einbezogen werden.
- EU
U 25. - Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, daß die in Artikel 12 Abs. 2 vorgesehenen Anforderungen so festgelegt werden, daß sie nicht zu einer Kanalisierung oder dem Bau von Staustufen an der mittleren und oberen Elbe führen würden.
- EU
VP 26. - Die Darstellung der Binnenhäfen im Anhang I ist ungleichgewichtig. Es wird daher empfohlen, über die bereits aufgeführten Binnenhäfen hinaus weitere, insbesondere im Osten und Süden Deutschlands, auszuweisen.
- Die Verlängerung des Dortmund-Ems-Kanals bis Dortmund fehlt im Leitschema des Binnenwasserstraßennetzes und sollte ergänzt werden.
 - Die Neckarvertiefung oberhalb Heilbronn soll korrekt als "Verbesserungsmaßnahme" dargestellt werden.
 - Im Anhang I (zeichnerische Darstellung) wird in das Leitschema für das europäische Binnenwasserstraßennetz die Mittelweser (von Bremen bis Minden) aufgenommen.
 - Im Anhang II wird bei Abschnitt 4 - Binnenwasserstraßen - bei den herzustellenden Verbindungen der Ost-West-Achse nach Ziffer 8 die Mittelweser (Bremen/Minden) aufgenommen.

Flughäfen

- EU
VP 27. - Die Flughäfen sollten als Teil des kombinierten Verkehrs in die Leitlinien einbezogen werden.
- Die Anbindung von Flughäfen an das Transeuropäische Eisenbahn- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz sollte in den Entscheidungsvorschlag aufgenommen werden.
 - Der Ansatz der Leitlinien, den Luftverkehr zur besseren regionalen Erschließung und zur Vermeidung von Engpässen stärker zu dezentralisieren, wird unterstützt.
 - Die Darstellung des transeuropäischen Flughafennetzes sollte wie folgt geändert werden:
 - Flughafensystem als Gemeinschaftskomponente:

Düsseldorf/Mönchengladbach

EU 28. -- Gemeinschaftskomponente:
VP Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle

EU 29. -- regionale Komponenten:
VP "Münster/Osnabrück" [und Erfurt]
30.[EU,VP] -- Zugangskomponenten:
Parchim, Neubrandenburg, Augsburg, Bayreuth, Lübeck und Flensburg-Schäferhaus, Briest, Drewitz, Finow, Essen/Mülheim, Mönchengladbach ausweisen.

- Die Einteilung der Netzteilbereiche sollte sich nicht ausschließlich nach den quantitativen Kriterien des Anhangs II, sondern im Einzelfall auch nach den Funktionen der Flughäfen, also qualitativen Kriterien, richten.
- Im Anhang II sollte im Abschnitt 6 Teil II die Projektspezifikation "Verbesserung des Schutzes gegen die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belästigungen" (Aktion 6) für alle Flughäfen von gemeinsamem Interesse gelten, nicht nur für die Knotenpunkte von gemeinschaftsweiter Bedeutung.

EU 31. Eisenbahnen
VP

- Im Schienenverkehr muß die technische Harmonisierung von Fahrweg, Fahrzeugen und Betriebsleitsystemen vorangetrieben werden.
- Im Abschnitt 7 in der Begründung "Das Netz für den kombinierten Verkehr" sollte die Forderung für den kombinierten Verkehr, einen eigenen Bahnkörper bereitzustellen, fallengelassen werden.
- In der Anlage II werden für den Bereich des Freistaates Sachsen Projekte für Eisenbahnverbindungen vermißt.

Im Anhang II sollte daher unter Abschnitt 3 ergänzt werden:

12. Dresden - Grenze: Deutschland/Tschechische Republik

13. Dresden - Görlitz: Grenze Deutschland/Polen

und darüber hinaus

14. Hamburg/Bremen - Hannover.

- Folgende Korrekturen sollten vorgenommen werden:
 - a) Im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz:
 - die Verbindung Hannover - Berlin einfügen
 - die Verbindung Kassel - Dortmund wird über Hamm geführt

- den Abschnitt Hagen - Siegen sowie den Abschnitt Hamburg - Flensburg rot als Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz kennzeichnen
- die Verbindung Hildesheimer Kurve - Braunschweig - Wolfsburg rot als Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz kennzeichnen
- die Verbindung Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin einfügen
- zwischen Fulda und Eisenach keine Neubaustrecke sondern an bestehender Ausbaustrecke orientieren
- die Verbindung Straßburg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien (-Budapest) einfügen.

b) Im europäischen KV-Netz einfügen:

- Berlin - Stralsund - Mukran
- [Langwedel - Uelzen - Stendal]
- Koblenz - Wiesbaden - Aschaffenburg
- Münster - Bochum
- Duisburg - Mönchengladbach - Aachen
- Fulda - Erfurt
- Nürnberg - Halle - Berlin
- Stuttgart - Lingen - Gotthard
- Ulm - Friedrichshafen - Gotthard
- Nürnberg - Grenze: Deutschland/Tschechische Republik und
- Hagen - Hamm als Bestandteil des Netzes kennzeichnen.

c) Im konventionellen Netz einfügen die Strecken:

- München - Mittenwald - Innsbruck
- Berlin - Angermünde - Stettin
- Berlin - Cottbus - Görlitz - Breslau
- Leipzig - Cottbus - Forst - Breslau
- Halle - Großkorbetha
- Gießen - Frankfurt - Heidelberg.
- Im Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes KV-Linien sollte die Verbindung Dortmund - Wuppertal - Köln zusätzlich entweder als ABS oder als andere Strecke aufgenommen werden.

32.[EU,
VP]

- Das Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes Horizont 2010 KV-Linien, Abschnitt Europa 3/94, gibt die Situation in Nordrhein-Westfalen nicht korrekt wieder, sondern nur das Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes.

EU
VP

33. Im übrigen werden folgende Korrekturen für notwendig gehalten:

- Die Ergebnisse des Europäischen Rates vom 24./25. Juni 1994 in Korfu sind in den Vorschlag einzubeziehen.
- In Artikel 3.1 sind als Infrastrukturbestandteil Rohrleitungen genannt. Diese sollten auch als Netze dargestellt werden.
- Der Begriff der "Dienstleistungen" in Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 soll gestrichen werden.
- Bestehende und geplante Güterverkehrszentren sollten als Terminals des kombinierten Verkehrs in die Karten aufgenommen werden.
- Im Anhang II Abschnitt 3 ist unter Ziffer 7 die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Straßburg angegeben. Es muß richtig heißen: Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Metz - Straßburg-Appenweier und Metz - Saarbrücken - Mannheim.

B

34. Der Ausschuß für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.