

19.11.01**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - Vk - Wozu **Punkt** der 770. Sitzung des Bundesrates am 30. November 2001

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(2001) 544 endg.; Ratsdok. 12597/01

A

Der Verkehrsausschuss

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

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, sich bei der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Leitlinien auf die Beseitigung der auf den großen Verkehrsachsen bestehenden Engpässe sowie den Ausbau von wichtigen Großprojekten zu konzentrieren. Die Neuausrichtung der Prioritäten der Gemeinschaftsaktion wird ausdrücklich unterstützt ebenso wie die Absicht, den Umweltschutz bei den künftigen Erweiterungen des Netzes mit einem zweckmäßigeren Verfahren einzubeziehen.
2. Mit dem schwerpunktmäßigen Ausbau der Schiene insbesondere auch für den Güterverkehr, der Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, der Binnen-

Ausgeliefert am 20. NOV. 2001

schifffahrt sowie des kombinierten Verkehrs werden nach Auffassung des Bundesrates die richtigen Weichen zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung gestellt. Der Bundesrat geht jedoch davon aus, dass auch der Verkehrsträger Straße, der die Hauptlast des Verkehrsaufkommens trägt, nicht vernachlässigt wird.

3. Der Bundesrat erwartet von der Bundesregierung, dass sie dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterhin große Bedeutung beimisst und sich bei der Prioritätensetzung an den TEN-Leitlinien orientiert. Der Bundesrat geht davon aus, dass dies in dem neuen Bundesverkehrswegeplan entsprechend zum Ausdruck kommen wird.
4. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang und unter besonderer Berücksichtigung des ab dem Jahre 2005 endgültig verfallenden Baurechts in den baulich noch nicht begonnenen Streckenabschnitten der Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin auf, unverzüglich verbindliche Aussagen zum vorgesehenen Zeithorizont der Fertigstellung des Projekts sowie zu dessen finanzieller Sicherstellung im Bundeshaushalt zu treffen und damit die Realisierung des Projekts sicherzustellen.
5. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag, bei bestimmten grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten und insbesondere Engpässen an den Grenzen zu den Beitrittsländern, den Förderhöchstsatz der Gemeinschaft von 10 % auf 20 % der Gesamtkosten anzuheben.
6. Der Bundesrat bezweifelt, dass die für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes benötigten Investitionsmittel in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Er geht davon aus, dass mögliche Wege einer Privatfinanzierung auch in die EU-Förderung stärker einbezogen werden.
7. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission, im Rahmen dieser Revision der Leitlinien die Liste der spezifischen Projekte im Anhang III um den Ausbau einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Stuttgart-München-Salzburg/Linz-Wien, den Ausbau der Donau zwischen Vilshofen und Straubing mit dem Ziel einer besseren Schiffbarkeit sowie eine Brücken-/Tunnelquerung zur Überwindung des Fehmarnbelts zwischen Deutschland und Dänemark zu ergänzen.

8. Als weitere Maßnahme ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mittelweser einschließlich der anstehenden Schleusenverlängerung sowie des Anschlusses an die Ost-West-Magistrale Mittellandkanal mit mindestens 140 m zu berücksichtigen. Ebenso wird gebeten, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone wegen ihrer Bedeutung für den süddeutschen Raum in die Liste der spezifischen Projekte aufzunehmen.

Sowohl für die bestehende Gemeinschaft als auch im Hinblick auf die Erweiterung bestehen weitere Engpässe in Nord-Süd-Richtung. Entsprechend sind in die Aufzählung für eine Aufnahme in die Liste der Vorhaben spezifischer Projekte im Schienenbereich die sogenannte "Y-Trasse" (ABS/NBS Hannover/Bremen – Hamburg) als Fortführung des spezifischen Projekts einer festen Querung des Fehmarnbelts (inklusive der Zu- und Ablaufstrecken) und für den Straßenbereich die östliche Umfahrung Hamburgs sowie der Lückenschluss zwischen A 24 (Ludwigslust) und A 14 (Magdeburg) mit aufzunehmen.

9. Mit Blick auf die anstehende EU-Osterweiterung hält der Bundesrat es des Weiteren für notwendig, bereits bei dieser Revision der Leitlinien Infrastrukturmaßnahmen mit Ausrichtung insbesondere auf die künftigen Beitrittsländer in die Liste der spezifischen Projekte aufzunehmen.

Dazu gehören u. a. für die Schiene

- Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Hof - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Bundesgrenze zu Polen (Verlängerung - Breslau - Krakau - Kiew),
 - Frankfurt am Main - Leipzig Knappenrode - Horka - Bundesgrenze zu Polen (- Verlängerung Breslau),
 - Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Dresden - Bundesgrenze zur Tschechischen Republik (Verlängerung Prag - Wien - Bratislava - Budapest)
- sowie
- Mannheim - Frankfurt am Main und Frankfurt am Main - Fulda als Bestandteil der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris - Frankfurt - Berlin - Warschau.

für die Straße

- die A 17 (Berlin-) Dresden Bundesgrenze (- Prag),
 - die A 72 (Chemnitz - Leipzig),
 - die B 178 von der A 4 in die Tschechische Republik,
 - die A 3 Frankfurt am Main - Nürnberg - Passau (- Wien - Budapest),
 - die A 6 (Paris -) Heilbronn - Nürnberg - Bundesgrenze (- Prag),
 - die A 8 Stuttgart - München - Salzburg (- Wien - Budapest),
 - die A 20 in ihrem Verlauf von der A 11 (Brandenburg) bis zur A 1 (Niedersachsen),
 - die A 94 München - Passau (- Wien - Budapest)
- und
- die B 303 neu A 93 Bundesgrenze (- Prag).
10. Der Bundesrat beurteilt es positiv, dass die Kommission den Schienengüterverkehr durch Ausweisung eines teilweise vom Personenverkehr getrennten Schienennetzes fördern will. Die Schaffung eines Vorrangnetzes darf jedoch nicht zu Lasten des SPNV gehen, der in Deutschland der Hauptnutzer des Schienennetzes ist.
11. Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich, dass es gelungen ist, die See- und Binnenhäfen bereits im Vorwege dieser Revision in die Leitlinien aufzunehmen. In diesem Zusammenhang wird anerkannt, dass der Förderung der Binnenschifffahrt und des Kurzstreckenseeverkehrs eine besondere Priorität zugewiesen wird. Der Bundesrat vermisst jedoch konkrete, direkt auf die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr bezogene Maßnahmen. Der Vorschlag der Kommission enthält lediglich die Anbindung der Häfen an das Eisenbahnnetz.
12. Die in den geltenden Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes enthaltene Magnetschnellbahnverbindung Hamburg - Schwerin - Berlin ist im Hinblick auf die in den Niederlanden anstehende Entscheidung über eine Magnetschnellbahnverbindung Amsterdam - deutsch-niederländische Grenze sowie die Überlegung zu deren Verlängerung nach Hamburg über Oldenburg/Bremen um einen entsprechenden Korridor in der Kartendarstellung zu ergänzen ("EURORAPID-Verbindung") und die Magnet-

schwebebahntechnologie im verfügbaren Teil der Entscheidung als zukunftsweisende Technologie auch für internationale Verbindungen zu verankern.

13. Der Bundesrat weist darauf hin, dass das bayerische Magnetschwebebahnprojekt als Anbindung des Flughafens München an das Schienenhochgeschwindigkeitsnetz (Interoperabilität, Intermodalität) bereits Teil der TEN-Leitlinien ist. Er bittet in diesem Zusammenhang die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, dass diese Flughafenanbindung nicht zuletzt auch angesichts der Bedeutung der Magnetschwebebahntechnologie auch in den Leitschemata Niederschlag findet.

Ferner bittet er die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, dass das nordrhein-westfälische Projekt Metrorapid auf der Schienenstrecke Dortmund - Duisburg - Düsseldorf Teil der TEN-Leitlinien wird.

14. Der Bundesrat hält es für notwendig, dass neben Maßnahmen, wie z. B. Bahnhöfe in den Flughäfen, die zur Integration von Schienen- und Luftverkehr beitragen, auch Flughäfen und dem Flugbetrieb dienende Infrastrukturmaßnahmen gefördert werden. Dafür sollen geeignete Förderprogramme der EU in Anspruch genommen werden können (vgl. in diesem Zusammenhang Ziffer 11 der Stellungnahme des Verkehrsausschusses des Bundesrates zu BR-Drucksache 783/01, 520. Sitzung vom 14.11.2001, TO-Punkt 4, S. 11 ff. der Niederschrift).
15. Der Bundesrat hält die Ausdehnung der Netzbestandteile um privatwirtschaftliche Nutzungen wie Pannen- und Notfallhilfe oder die Dienste für Reiseinformationen für bedenklich. Diese sollten allenfalls als optionale Ergänzungsnutzungen deklariert werden.
16. Der Bundesrat geht davon aus, dass bei der Umsetzung der Maßnahmen das Subsidiaritätsprinzip gewahrt bleibt.
17. In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 25. Februar 2000 - vgl. BR-Drucksache 737/99 (Beschluss) - erinnert, in dem sie gebeten wurde, bei der Revision der Leitlinien die Einbeziehung von Strecken der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen und des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zu prüfen.

18. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, vorbehaltlich weiterer Vorschläge zunächst folgende Punkte zu klären und Korrekturen in die Beratungen einzubringen:

- In der Einleitung des Änderungsvorschlags der Kommission sollte bei Ziffer 13 im Hinblick auf die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs in Ost-West-Richtung auch die Erforderlichkeit effizienter Infrastrukturen auf der Achse Paris - Frankfurt - Berlin - Warschau genannt werden.
- In den Leitlinien wird von intermodalem, in der Karte von kombiniertem Verkehr gesprochen. Sofern daraus Interpretationsunterschiede abgeleitet werden können, sollten diese bereinigt werden.
- Der Bundesrat bittet um Klärung, ob in Artikel 1 Abs. 1 der Artikel 5 Buchstabe a) zutreffend von "Interoperabilität auf Fernverkehrsstraßen" gesprochen wird, da in der bisherigen Fassung allgemein "Fernverkehrsverbindungen" gemeint waren.
- Der Bundesrat bittet in Artikel 1 Abs. 1 in Artikel 5 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG um Aufnahme eines eigenständigen Ziels "Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger durch den Bau intermodaler Terminals". Die ausschließliche Verknüpfung des Baus von intermodalen Terminals mit dem Eisenbahnnetz, wie es der Änderungsvorschlag der Leitlinien vorsieht, ist aus Sicht des Bundesrates nicht ausreichend.
- In Artikel 1 Abs. 2 sollte in Artikel 8 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG ein Hinweis auf die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG erfolgen.
- In Artikel 1 Abs. 3 wird für Artikel 9 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG angeregt, die Formulierung verständlicher und kürzer zu fassen.

Zum Kartenteil wird die Bundesregierung gebeten, auf die folgenden Änderungen hinzuwirken:

Straßenkarte (2.3)

- Die A 1 ist bereits auf Teilstrecken fertiggestellt und sollte als "bestehend" gekennzeichnet werden.
- Die A 14 Magdeburg-Halle ist fertiggestellt und sollte als "bestehend" gekennzeichnet werden.
- Es wird gebeten, die Europastraße von der A 20 zum Fährhafen Saßnitz in

die Karte aufzunehmen.

- Die A 20 ist bereits auf Teilstrecken realisiert und ist als solche zu kennzeichnen. Im Leitschema ist sie noch vollständig als geplant dargestellt.
- Es sollte die östliche Umfahrung Hamburgs als Beitrag zur Entzerrung internationaler Verkehre mit Bezug zum Ostseeraum aufgenommen werden.
- Mit Blick auf die anstehende Erweiterung der Gemeinschaft ist die Verbindung zwischen der A 20 (Wismar) über die A 24 (Ludwigslust) zur A 14 (Magdeburg) zur Schließung der Autobahnlücke im Raum zwischen Hamburg und Berlin aufzunehmen. Diese Maßnahme dient auch der Verbindung des Ostseeraumes mit Mitteldeutschland und der Tschechischen Republik.
- Die "Hafenquerspange" (A 252), deren Aufnahme in die TEN (1996) von der Kommission per Briefwechsel bestätigt wurde, ist als geplante Maßnahme entsprechend in der Karte mit grüner Farbe auszuweisen.
- Die A 281 sollte wegen ihrer Bedeutung für europäische Verkehre des Güterverkehrszentrums, des Flughafens und der Bremischen Häfen im Containerbereich in die Karte aufgenommen werden.
- Die A 4 ist auf dem Abschnitt Bautzen-Bundesgrenze zu Polen einschließlich Königshainer Tunnel fertiggestellt und sollte als "bestehend" aufgenommen werden.
- Die A 60 ist in zwei Abschnitten mit dem Status "geplant" ausgewiesen, beide Abschnitte sind teilweise realisiert oder werden es in Kürze sein und könnten als bereits "bestehend" ausgewiesen werden.
- A 65: der Autobahnabschnitt Wörth bis Grenze zu Frankreich an die A 35 sollte als "geplant" gekennzeichnet werden, da die Realisierung zeitlich unbestimmt ist.
- Der geplante Lückenschluss der A 72 zwischen der A 4 bei Chemnitz und der A 38 bei Leipzig sowie die A 72 Chemnitz - Hof und die A 93 Hof - Pfreimd als Verbindung zwischen Berlin und München sollten aufgenommen werden.
- Die A 94 ist auf Teilstrecken bereits realisiert und sollte in diesen Abschnitten als "bestehend" gekennzeichnet werden. Im Leitschema ist sie

noch vollständig als geplant dargestellt.

- Die A 96 ist bereits im überwiegenden Teil fertiggestellt und sollte in diesen Abschnitten als "bestehend" dargestellt werden.
- Die B 303 ist im Leitschema als "bestehend" dargestellt. Auf Grund der unzureichenden Leistungsfähigkeit ist ein Ausbau als B 303 neu zwischen der A 9 bei Gefrees und der Bundesgrenze bei Schirnding beabsichtigt. Die B 303 neu sollte daher als "geplant" dargestellt werden.
- Die A 98 Hochrheinautobahn zwischen Lörrach und Schaffhausen (EU-Außengrenze) als wichtige Verbindung zwischen Frankreich und dem trinationalen Bodenseegebiet sollte als geplante Strecke ergänzt werden.
- Es sollte der geplante Lückenschluss bei Baden-Baden zwischen dem deutschen und dem französischen Autobahnnetz als Teil einer durchgehenden Autobahnverbindung über den Rhein zwischen Paris, Karlsruhe, Stuttgart, München und Wien aufgenommen werden (analog zum prioritären Schienenprojekt Nummer 17).
- Die geplante Verbindung des deutschen und des französischen Autobahnnetzes zwischen Saarlouis (D) und St. Avold (F) über die Bundesstraße B 269 neu und die Route Nationale 33 soll im Sinne des Artikels 1 Abs. 1 Buchstabe a) als Zwischenverbindung zur Beseitigung des Engpasses Saarbrücken aufgenommen werden.

Eisenbahnkarten (3.3)

- Bei der Karte "Eisenbahnen" ist die Strecke Saarbrücken-Mannheim ursprünglich als "geplante Ausbaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr" ausgewiesen worden, während sie in der neuen Karte als "geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecke" geführt wird. Diese Änderung ist nicht ersichtlich, weil sich an dem Projekt selbst nichts geändert hat. Von dieser Änderung der Kategorisierung sind auch zahlreiche andere Eisenbahnstrecken betroffen.
- Mit dem baldigen Beitritt Polens zur EU wird die Strecke (Berlin)-Angermünde-Tantow(-Stettin) eine erhebliche Aufwertung erfahren, sie sollte daher in der Karte dargestellt werden.
- Aufnahme des neuen Projektes NBS/ABS Schienenstrecke (HGV) Hamburg - Uelzen - Stendal (- Berlin).

- Die Fortführungspfeile der Eisenbahnstrecken in Polen bedürfen der Ergänzung und Überarbeitung. Der Pfeil von Frankfurt (Oder) sollte eindeutig auf Posen, der östlich von Forst zu ergänzende und der von Görlitz sollten eindeutig nach Breslau weisen.
- Die in der Legende benutzte Signatur für ausgebauten Hochgeschwindigkeitsstrecken ist in der Karte nur schwer zu erkennen. Sie sollte deutlicher dargestellt werden.
- Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Stendal-Berlin ist fertiggestellt und sollte als "bestehend" gekennzeichnet werden.
- Es wird um Aufnahme der Strecke Hof-Bamberg-Schweinfurt-Würzburg (- Aschaffenburg) gebeten. Dabei handelt es sich um die west-ost-gerichtete Ergänzung des bisher hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung orientierten TEN-Netzes. Diese Ergänzung ist vor allem im Hinblick auf die Osterweiterung der EU erforderlich.
- Bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone, die für den süddeutschen Raum große Bedeutung hat, sollte neben der Anbindung an das deutsche Netz über Basel und Straßburg/Kehl auch die geplante Verbindungsstrecke über Müllheim-Freiburg aufgenommen werden.

Karte der Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen (4.0)

- Die Netzkarte "Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen" bedarf der Ergänzung um den Elbe-Lübeck-Kanal.
- Als Binnenhäfen mit Umschlagsanlagen für den Kombinierten Verkehr und > 500.000 Tonnen sind die Binnenhäfen Magdeburg, Bülstringen (Mittellandkanal) und Vahldorf (Mittellandkanal) aufzunehmen.
- Die Bremischen Häfen als zweitgrößter deutscher Seehafen stellen genauso wie Hamburg einen Binnenhafen dar und sind deshalb zwingend als ein Hafen in die Karte aufzunehmen.
- Im Hafensystem Berlin werden zur Zeit ca. 4 Mio. t umgeschlagen. Seit Anfang April 2001 sind bei der Systemkomponente Westhafen Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr vorhanden. Für den Zeithorizont 2010 wird dort ein wasserseitiger Umschlag von ca. 800.000 t prognostiziert, von daher erfüllt der Standort Berlin die Bedingungen für die Aufnahme in die Karte. Dazu gehört auch der Hafen Königs Wusterhausen mit Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr und einem Ladungs-

aufkommen über 500.000 t per anno.

Karte der Flughäfen (6.1)

- Es wird angeregt, die Flughäfen Karlsruhe/Baden-Baden und Schwerin-Parchim aufzunehmen. Die Zuordnung dieser Flughäfen zur Kategorie "Regionale Komponenten und Zugangskomponenten" wird als zutreffend betrachtet.
- Ferner wird vorgeschlagen, die Flughäfen Münster/Osnabrück, Dortmund, Paderborn/Lippstadt und Saarbrücken auf Grund ihrer inzwischen erlangten verkehrspolitischen Bedeutung der Kategorie "Gemeinschaftskomponenten" zuzuordnen.
- Der Flughafen Hahn (Hunsrück) sollte in der Kategorie "Teil von Gemeinschaftskomponenten" zusätzlich in die Karte aufgenommen werden. Er hat in Kooperation mit dem Rhein/Main Flughafen Frankfurt sowohl im Personen- als auch im Luftfrachttransport außergewöhnliche Zuwachsraten erreicht, die sich noch weiter fortsetzen werden.

B

19. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union, der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.