

08.04.22**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013**COM(2021) 812 final; Ratsdok. 15109/21**

Der Bundesrat hat in seiner 1019. Sitzung am 8. April 2022 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission den Aufbau beziehungsweise Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) durch Leitlinien der Union stärkt und einen entsprechenden Verordnungsvorschlag vorgelegt hat.

Er begrüßt ferner das Ziel des Verordnungsvorschlags, ein nahtloses, zuverlässiges, effizientes und zukunftsfähiges TEN-V-Netz zu verwirklichen, welches sich an den Klimazielen der EU orientiert und dazu beiträgt, Treibhausgase im Verkehrssektor zu senken sowie nachhaltige und multimodale Mobilitätsformen zu fördern.

2. Der Bundesrat begrüßt außerdem den Ansatz der Kommission, die Entwicklung des TEN-V-Netzes an die Ziele des europäischen Grünen Deals und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität anzupassen. Der Vorschlag erscheint aus Sicht des Bundesrates durchaus geeignet, das TEN-V-Netz zukunftsfähig zu machen und zudem den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der EU zu stärken. Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 Prozent gegenüber dem

Stand von 1990 ist von entscheidender Bedeutung, um der Verpflichtung im EU-Klimagesetz zur Klimaneutralität entsprechen zu können.

3. Er unterstützt vor diesem Hintergrund die Vorgaben des Vorschlags für das Kernnetz bis 2030, für das erweiterte Kernnetz bis 2040 und für das Gesamtnetz bis 2050. Die Elektrifizierung und Befahrbarkeit mit 740 Meter langen Zügen des Kernnetzes bis 2030 sowie insbesondere das zu erreichende Geschwindigkeitsniveau im Zugverkehr auf dem gesamten TEN-V-Netz mit 160 km/h im Personenverkehr und 100 km/h im Güterverkehr bis 2040 sind geeignet, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und zu den Klimaschutzzielen beizutragen. Auch die Anforderungen an den Aufbau der für alternative Kraftstoffe erforderlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur im gesamten TEN-V-Netz sind sachgerecht, um die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrs zu erreichen.
4. Nach Auffassung des Bundesrates ist ein sinnvoll geleiteter, koordinierter Auf beziehungsweise Ausbau des TEN-V-Netzes ein bedeutender Beitrag für das weitere Zusammenwachsen Europas und die Erreichung der Klimaschutzziele der Union und der Mitgliedstaaten im Verkehrssektor. Hierzu gehören auch Mindestanforderungen an die Ausstattung von bedeutenden Verkehrsknoten.
5. Er bittet im weiteren europäischen Gesetzgebungsverfahren, bei den Mindestanforderungen an die Ausstattung der Verkehrsknoten zu überprüfen, inwieweit in der Vorlage eine hinreichende Differenzierung vorgenommen wurde, und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.
6. Bei der Prüfung sollten die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Bedarfsbezogenheit Berücksichtigung finden. Der Bundesrat anerkennt, dass die Ziele einer besseren transeuropäischen Mobilität und des Klimaschutzes auch Anforderungen beinhalten können, die sich – auch unter Berücksichtigung von Fördermitteln – wirtschaftlich erst auf längere Sicht für den einzelnen Verkehrsknotenpunkt-Betreiber rechnen. Das Risiko einer langfristig unwirtschaftlichen Umgestaltung sollte durch eine hinreichende Differenzierung der Anforderungen an die Verkehrsknoten gering gehalten werden.

7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass bei der weiteren Ausgestaltung der TEN-V-Netze die Bedingungen für den Schienengüterverkehr deutlich verbessert werden. Angesichts der im europäischen Grünen Deal genannten Ziele für einen nachhaltigen Verkehr ist der Schienengüterverkehr zu stärken. Eine solche Stärkung entspricht auch den politischen Zielen Deutschlands. Die aktuelle Aufstellung der Leitlinien dient nicht ausreichend einer Stärkung des Schienengüterverkehrs.
8. Er fordert die Bundesregierung auf, sich für eine Ausweitung des Kernnetzes im Bereich des Schienengüterverkehrs einzusetzen. Insbesondere ist es wichtig, die Seehäfen über Strecken des Kernnetzes anzubinden.
9. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die bisherige Aufstellung der Kernnetzkorridore zur Vernetzung der europäischen Regionen als Erfolg für alle Verkehrsträger bezeichnet werden kann. Allerdings spiegeln sich diese Korridore nicht in der neuen Gestaltung des Kernnetzes wider. So sind große Seehäfen wie Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Kiel lediglich über das erweiterte Kernnetz oder das Gesamtnetz eingebunden, obwohl sie Bestandteil eines Kernnetzkorridores sind. Er bittet deshalb die Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, dass die erfolgreiche Aufstellung der Kernnetzkorridore stärker mit der Gestaltung des TEN-V-Kernnetzes in Einklang gebracht wird und die großen Seehäfen auch als Kernnetzhäfen anerkannt werden. Auf die Weise wären auch die deutschen Seehäfen besser positioniert.
10. Der Bundesrat stellt fest, dass die in den Leitlinien ausgewiesenen Strecken des Kernnetzes für den Schienengüterverkehr in vielen Fällen den Hauptstrecken für den Personenhochgeschwindigkeitsverkehr entsprechen. Er fordert daher die Bundesregierung auf darauf hinzuwirken, dass das Kernnetz für den Schienengüterverkehr aus Strecken gebildet wird, die für den Güterverkehr realistisch geeignet sind. Dieses gilt zum Beispiel auf der Ost-West-Verbindung zwischen Bielefeld, Hannover und Berlin, wo gegenüber vorherigen Kernnetzdarstellungen jetzt im Wesentlichen Strecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr Bestandteil des Kernnetzes Güterverkehr sind. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene durch realistische Zielsetzungen verbessert wird. So ist die als Grundlage der Planung genannte Geschwindigkeit von über 100 km/h für den regulären Schienengüterverkehr unrealistisch. Außerdem führt eine solche An-

forderung zu einem erhöhten Energieverbrauch. Besser wäre es, Fahrzeitverkürzungen im Güterverkehr durch weniger Überholungen zu erreichen.

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, sich bei der weiteren Überarbeitung auch unter Lärmschutzaspekten für die Ausweitung des Kernnetzes für den Schienengüterverkehr einzusetzen. Ziel muss eine besser erreichbare Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen bei den betroffenen Anwohnern der Strecke sein. Er ist der Auffassung, dass bei Ausbaumaßnahmen an Strecken des TEN-V-Kernnetzes für den Schienengüterverkehr besondere Lärmschutzmaßnahmen ermöglicht werden sollen (vergleiche BT-Drucksache 18/7365 vom 26. Januar 2016). Ohne eine Ausweisung als Kernnetzstrecke kann somit kein erhöhter Lärmschutz ermöglicht werden.
12. Der Bundesrat weist darauf hin, dass neben den großen europäischen Verkehrsachsen des Kern- und Gesamtnetzes auch regionale Lückenschlüsse für den Ausbau grenzüberschreitender Schienenverbindungen einen maßgeblichen Beitrag leisten können. Durch eine bessere Vernetzung der Grenzregionen wächst Europa spürbar zusammen und bietet Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, klimaschonend und über Grenzen hinweg mobil zu sein.
13. Er bittet die Bundesregierung, im Rahmen des laufenden Verfahrens zur TEN-V-Verordnung ein besonderes Augenmerk auf die grenzüberschreitenden Schienenverbindungen zu legen und eine erneute Prüfung bisher nicht aufgenommener Verbindungen vorzunehmen.
14. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass der Vorschlag der Kommission dabei jedoch nicht die erforderliche finanzielle Unterstützung für diese regionalen Lückenschlüsse im europäischen Schienennetz sicherstellt. Denn zahlreiche dieser vielversprechenden Strecken und Reaktivierungsvorhaben sind im Verordnungsvorschlag der Kommission nicht zur Aufnahme in das TEN-V-Netz vorgeschlagen. Gerade kleinere Lückenschlüsse im grenzüberschreitenden Schienenverkehrsnetz können aber einen substanziellen Beitrag zur Erreichung der EU-Klimaziele leisten, zu wichtigen Redundanzen im TEN-V-Netz beitragen und so die Resilienz im Schienennetz stärken.

15. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Zuge der Beratungen zum Verordnungsvorschlag auf europäischer Ebene für geeignete europäische Finanzierungsinstrumente einzusetzen, welche die europäische Bedeutung solcher Strecken angemessen berücksichtigen.
16. Er hält bezüglich Binnenhäfen das Abgrenzungskriterium, das der vorgeschlagene Artikel 20 Absatz 3 darstellt und das außer der Lage am transeuropäischen Verkehrsnetz allein auf das jährliche Güterumschlagvolumen abstellt, für nicht hinreichend differenziert, insbesondere bei Binnenhäfen, die bestimmte spezifische Bedarfe decken, wie beispielsweise die Versorgung von Industrieanlagen oder Verkehrsträgern mit Kraftstoffen (zum Beispiel für Flughäfen).
17. Nach Auffassung des Bundesrates sind die in Artikel 21 und 22 genannten Anforderungen mit in den Mitgliedstaaten, wie zum Beispiel in Deutschland, bereits bestehenden Regelungen des Binnenschiffverkehrssektors zu harmonisieren. Die Infrastruktur für die Abfallentsorgung, so auch die Entgasung, wird in der Fläche bereits über das Binnenschiffverkehr-Abfallübereinkommen bedarfsgerecht ausgebaut. Die verbindliche Vorschrift zusätzlicher Entsorgungsstellen sollte europaweit nur an solchen Standorten erwogen werden, wo eine entsprechende zusätzliche Bedarfslage besteht.
18. Er bittet die Bundesregierung, bei der Ermittlung der multimodalen Güterverkehrsterminals nach Artikel 35 des Verordnungsvorschlags, die innerhalb der ersten zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung durchzuführen ist, die Länder bei der Analyse frühzeitig und vollumfänglich einzubinden.
19. Im Kontext zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität begrüßt der Bundesrat die neuen Bestimmungen der vorgeschlagenen TEN-V-Verordnung, wonach durch ausreichende Kapazität und Netzanbindung in städtischen Knoten die Multimodalität entlang des TEN-V-Netzes zu gewährleisten ist. Darüber hinaus unterstützt der Bundesrat auch die Vorgabe, wonach alle 424 größeren Städte im TEN-V-Netz bis Ende 2025 Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)) auszuarbeiten haben, mit denen emissionsfreie Mobilität gefördert und der öffentliche Nahverkehr und die Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr ausgebaut werden. Dabei sollen die städtischen Mobilitätspläne entsprechend Artikel 40 des Vorschlags auch Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung

umfassen. In diesem Zusammenhang spricht sich der Bundesrat für die Aufnahme des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung in die Liste der von einem SUMP explizit zu berücksichtigenden Ziele in Anhang V des Vorschlags aus.

20. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag einer klimagerechten Mobilitätsplanung. Das vorgesehene Konzept der SUMP wird hierfür als sachgerecht angesehen. Der Bundesrat regt an, dass Doppelaufwendungen bei der Aufstellung von Mobilitätsplänen in den Kommunen vermieden werden sollen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung sich in den Beratungen dafür einzusetzen, dass schon bestehende oder sich in Erarbeitung befindliche Planwerke auf regionaler und nationaler Ebene als SUMP anerkannt werden können, wenn sie den in Annex V des Verordnungsvorschlags formulierten Anforderungen entsprechen.
21. Er bittet die Bunderegierung, den Vorschlag der Kommission in dem vorgenannten Sinne im EU-Rat zu unterstützen.
22. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.