

02.02.24**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten

COM(2023) 702 final; Ratsdok. 15200/23

Der Bundesrat hat in seiner 1041. Sitzung am 2. Februar 2024 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative der Kommission zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr durch Stärkung des intermodalen und kombinierten Verkehrs sowie die damit verbundenen Maßnahmen und nationalen Handlungsoptionen, beispielsweise hinsichtlich von Ausnahmen von zeitbezogenen Fahrverboten oder von Maut-Abgaben für Lkw-Transporte im kombinierten Verkehr. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zur Umsetzung des Europäischen Green Deals und dient dem Klimaschutz.
2. Er sieht weiterhin einen hohen Bedarf an Terminals für den kombinierten Verkehr, um Deutschlands klimapolitische Ziele zu erreichen, die Zugänglichkeit des Systems Schiene für die Speditionen zu verbessern und die Straßeninfrastruktur von Verkehren zu entlasten. Der Vorschlag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen in seinem Abschlussbericht „Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Schaffung von bundesweit 49 weiteren Terminals bis 2030 ist hierbei eine geeignete Zielgröße für Deutschland.

3. Der Bundesrat begrüßt bei der Änderung der Richtlinie 92/106/EWG die Forderung in Artikel 1 Nummer 5 des Richtlinienvorschlags zur Festlegung eines maßnahmenorientierten nationalen Strategierahmens, der auch zu einer Reduktion von Betriebskosten der befördernden Unternehmen von zehn Prozent im intermodalen Verkehr führen soll. Für eine erfolgreiche Umsetzung der nationalen Strategierahmen ist es erforderlich, dass diese in Abstimmung mit den Nachbarländern erfolgen. Der grenzüberschreitende Einsatz für Netzwerkentwicklungen sollte über CEF-Mittel incentiviert werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung sich hierfür einzusetzen.
4. Der Bundesrat sieht dem stattfindenden und sich beschleunigenden Markthochlauf elektrischer Lastkraftwagen hoffnungsvoll entgegen. Er wird zu einer dauerhaften Reduktion der externen Kosten des Straßengüterverkehrs führen. Ebenso werden neue Terminalstandorte für den kombinierten Verkehr die Zu- und Ablaufwege über die Straße zu den Terminals verkürzen, was wegen der Angebotserweiterung auch zu einer Zahl von kürzeren kombinierten Verkehren führen wird. Diese werden aufgrund der geringeren Wegedistanz allerdings auch geringere Reduktionen der externen Kosten aufweisen. Auch die Binnenschifffahrt, gerade in Nordwesteuropa, transportiert im kombinierten Verkehr viele Güter im Kurz- und Mittelstreckenbereich. Aus diesen Gründen hält der Bundesrat die in Artikel 1 Nummer 3 (Artikel 1c) formulierte Effizienzanforderung, dass der kombinierte Verkehr mindestens 40 Prozent weniger externe Kosten für den intermodalen Verkehr gegenüber dem straßengebundenen Verkehr aufweisen soll, zwar grundsätzlich für erstrebenswert, jedoch angesichts der mehrjährigen Planungs- und Realisierungszeiten für zielschädlich, da zu anspruchsvolle Effizienzanforderungen den Bau von Terminals und damit den kombinierten Verkehr kurz- und mittelfristig hemmen könnten: Heute wird kein Investor für ein Terminal für den kombinierten Verkehr diese Effizienzanforderung für eine Projektrealisierung in fünf Jahren nachweisen können, da er die durch die Antriebswende reduzierten externen Kosten des Straßengüterverkehrs nicht prognostizieren kann. Daher bittet der Bundesrat die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass die genannte Effizienzanforderung entweder auf beispielsweise 30 Prozent verringert werden oder alternativ eine Gleitklausel mit einer jährlichen Reduktion der genannten Effizienzanforderung um beispielsweise 1,5 Prozent festgelegt wird.

5. Der Bundesrat sieht die Verknüpfung von Binnenhäfen und Hafenbahnen als eine Stärke der beiden Verkehrsträger des kombinierten Verkehrs im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG an und bittet die Bundesregierung sich dafür einzusetzen, dass Terminals des kombinierten Verkehrs in Häfen, die dem Warenumschlag auf die Bahn dienen, ebenfalls unterstützt werden können und hinsichtlich der möglichen Unterstützungsleistungen nicht schlechter gestellt werden.
6. Der Bundesrat bitte die Bundesregierung, dass für die straßenseitigen Transporte von intermodalen Verkehren die gleichen Anforderungen an die Unternehmen gestellt werden wie bei der Kabotage.