



VERBINDUNGSSTELLE DER BUNDESLÄNDER
BEIM AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
1010 Wien Schenkenstraße 4
Telefon 01 535 37 61 Telefax 01 535 37 61 29 E-Mail vst@vst.gv.at

Kennzeichen **VSt-5932/2**
Datum 28. Juni 2022
Bearbeiter MMag. Dr. Robert Gmeiner
Durchwahl 22

E-Mail

Betrifft

EU;

Paket „Effiziente und grüne Mobilität“;

hier: Mitteilung der EK „Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken“, COM(2021) 810 final;
Gemeinsame Länderstellungnahme

An das
Bundeskanzleramt
Ballhausplatz 2
1010 Wien

An das
Bundesministerium für
europäische und internationale Angelegenheiten
Minoritenplatz 8
1010 Wien

An das
Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

An die
Parlamentsdirektion
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

1. Die Verbindungsstelle der Bundesländer macht zunächst darauf aufmerksam, dass bereits zur Mitteilung der EK „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“, COM(2020)789 final, eine gemeinsame Länderstellungnahme übermittelt wurde (VSt-4042/17 vom 12.5.2021).

2. Die EK hat zwischenzeitlich das Paket „Effiziente und grüne Mobilität“ vorgelegt.

3. Im Auftrag der Länder trägt die Verbindungsstelle der Bundesländer zu dem im
Betreff angeführten Dossier, COM(2021) 810 final, folgende **gemeinsame**

Länderstellungnahme vor:

Gemeinsame Länderstellungnahme zur Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken, COM(2021) 810 final:

Der Aktionsplan ergänzt die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Kommission, in der ehrgeizige Meilensteine für den Schienenverkehr aufgestellt werden. Der Plan baut auf den Erfahrungen und Erkenntnissen des Europäischen Jahres der Schiene 2021 auf und zielt darauf ab, durch Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs einen Beitrag zum Erreichen des Klimazielplans für 2030 und für 2050 zu leisten. Insbesondere angesichts der ehrgeizigen Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist es höchste Zeit, den Schienenpersonenfernverkehr sowie den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr zu fördern. Der Vorschlag der Europäischen Kommission hebt hervor, dass dies nur erreicht werden kann, indem verbleibende Hindernisse beseitigt und die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beschleunigt werden, indem die Investitionen in ein hochmodernes Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der Union erhöht werden und Maßnahmen in Bereichen wie der Fahrkartenausstellung und dem verbesserten Eisenbahnbetrieb ergriffen werden, damit der grenzüberschreitende Schienenverkehr zur standardmäßigen nachhaltigen Reiseoption für Fahrgäste wird.

Was den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr betrifft, sind die Personenkilometer zwischen 2007 und 2018 von 20 auf 28 Mrd. angestiegen (+ 40 %), wobei sie lediglich rund 7 % aller Schienenpersonenkilometer ausmachen. **Gerade auch die österreichischen Länder würden aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa von einer Stärkung der grenzüberschreitenden Verkehre profitieren.**

Die Kommission beabsichtigt, die ersten dieser neuen Maßnahmen bereits im Jahr 2022 einzuleiten.

Im Aktionsplan werden zehn Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs genannt, wobei diese unterschiedliche Herausforderungen mit sich bringen und sich von der erwarteten Wirkung und dem Potenzial zur CO₂-Einsparung deutlich unterscheiden.

Allgemein ist es erforderlich, dass in den jeweiligen Aufgabenbereichen, wie öffentlicher Schienenpersonenverkehr, Vernetzung von Land und Raum oder Mobilitätslösungen in Grenzgebieten, die Regionen bei der Lösungsfindung maßgeblich eingebunden werden. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

Zu Punkt 2.2. Eine gestärkte Infrastruktur für den Schienenpersonenverkehr ist es besonders wichtig, einen **Schwerpunkt auf den Anschluss der ersten/letzten Meile durch multimodale Passagierknotenpunkte in allen EU-Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern, die an das TEN-V-Netz angeschlossen sind, zu legen.**

Unter Punkt 2.3. Ausreichende Verfügbarkeit von Schienenfahrzeugen plant die Kommission die schrittweise Umsetzung der Interoperabilitätsanforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur, wodurch Lokomotiven, Triebzüge und Reisezugwagen die Grenzen frei überschreiten und in mehreren (oder allen) Netzen in der Union verkehren können. Für die Kommission wird es eine Priorität sein, bis 2022 Anforderungen zur Förderung solcher überall einsetzbaren Fahrzeuge zu entwickeln. Die Europäische Investitionsbank plant zudem die Einführung der Investitionsplattform für umweltfreundlichen Schienenverkehr, u.a. zur Finanzierung von Schienenfahrzeugen. Obwohl die meisten grenzüberschreitenden Fernverkehrsdienste kommerziell betrieben werden können, muss die Verfügbarkeit von Fahrzeugen für diese Dienste angekurbelt werden. **Angesichts der im internationalen Bahnverkehr immer noch bestehenden großen Hürden fordern die Länder zusätzlich einen vermehrten Einsatz der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), um diese Erschwernisse in Zusammenhang mit Interoperabilität und Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur abzubauen.**

Unter Punkt 3.6. Angemessene Preisgestaltung für den Zugang zum Schienennetz weist die Kommission darauf hin, dass die externen Kosten, die der Gesellschaft durch den Schienenverkehr entstehen, im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr gering sind. Es ist daher unverständlich, dass dieser Aspekt sich nur teilweise in den tatsächlichen Kosten und der Besteuerung der verschiedenen Verkehrsträger widerspiegelt. **Die Länder betonen bei dieser Gelegenheit, dass gerade die Themen Kostenwahrheit, Internalisierung externer Kosten, fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsmodi/trägern und Sonderstellung des Flugverkehrs dringend einer Lösung zuzuführen sind, um substanzielle Fortschritte zu erzielen.** Leider wurde bei der wenig ambitionierten Revision der Wegekostenrichtlinie eine große Chance verpasst, der Internalisierung externer Kosten auf der Straße gerecht zu werden und somit für mehr Kostenwahrheit zu sorgen.

Die Länder begrüßen dennoch, dass der Aktionsplan vorsieht, dass die Kommission

- für das Jahr 2023 Leitlinien für die Festsetzung von Trassenentgelten vorlegen wird, die die Entwicklung von Personenfernverkehrsdiensten und grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten unterstützen
- aktiv Pilotprojekte fördert, um zu untersuchen, ob eine Senkung der Trassenentgelte auf die Höhe der direkten Kosten die Einrichtung grenzüberschreitender Verkehrsdienste besser unterstützen könnte
- im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien im Jahr 2023 die Möglichkeit prüfen wird, die öffentliche Finanzierung für die Senkung der

Trassenentgelte von der Anmeldepflicht nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen auszunehmen.

In diesem Zusammenhang ist bei Punkt 3.8. Gleiche Wettbewerbsbedingungen mit anderen Verkehrsträgern zu kritisieren, dass nicht nur eine Bepreisung von CO₂-Emissionen bei den Verkehrsträgern zum Erreichen der Klimaziele berücksichtigt werden sollte, sondern, **dass neben CO₂ weitere externe Kostenfaktoren wie Luft (NO_x, PM₁₀), Lärm, Staukosten und Unfälle berücksichtigt werden müssen.**

Zu Punkt 3.9. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Förderung nachhaltiger grenzüberschreitender und/oder multimodaler öffentlicher Verkehrsdienste ist hervorzuheben, **dass die Länder in ihrer Zuständigkeit für das ÖV-Angebot Gehör finden müssen.** Es ist daher aus Sicht der Länder zu begrüßen, dass die Kommission Auslegungsleitlinien für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Landverkehrsdienste herausgeben wird, um die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden bei der Erstellung grenzüberschreitender gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu unterstützen, die den Rechtsvorschriften der Union in vollem Umfang entsprechen. Das Ziel muss dabei sein, grenzüberschreitende Dienste zu erleichtern und zu fördern.

4. Die Verbindungsstelle der Bundesländer weist darauf hin, dass zu weiteren Dossiers des Pakets „Effiziente und grüne Mobilität“ gemeinsame Länderstellungen vorgelegt werden (bzw wurden), konkret zur/m
 - Mitteilung der EK „Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität“, COM(2021) 811 final: VSt-3231/4 vom 28.6.2022;
 - Vorschlag der EK zur Überarbeitung der Verordnung über die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), COM(2021) 812 final: VSt-2414/173 vom 28.6.2022;
 - Vorschlag der EK für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen im Straßenverkehr und Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, COM(2021) 813 final: VSt-7177/29 vom 28.6.2022.

5. Die Verbindungsstelle der Bundesländer ersucht um Berücksichtigung.

Der Leiter

i. V. Mag. Werner Hennlich

VSt-5932/2

E-Mail

Betrifft

EU;

Paket „Effiziente und grüne Mobilität“;

hier: Mitteilung der EK „Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken“, COM(2021) 810 final;

Gemeinsame Länderstellungnahme

An den
Ausschuss der Regionen
Referat für Subsidiaritätskontrolle
Rue Belliard 99-101
1040 Brüssel
BELGIEN

Die Verbindungsstelle der Bundesländer ersucht um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Der Leiter

i. V. Mag. Werner Hennlich