



**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-2414/173**  
Datum 28. Juni 2022  
Bearbeiter MMag. Dr. Robert Gmeiner  
Durchwahl 22

**E-Mail**

Betrifft  
EU;

Paket „Effiziente und grüne Mobilität“;

hier: Vorschlag der EK zur Überarbeitung der Verordnung über die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), COM(2021) 812 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) 812 final, folgende **gemeinsame Länderstellungnahme** vor:

**Gemeinsame Länderstellungnahme** zum 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:

**Mit dem „European Green Deal“ soll die EU einen grünen Wandel vollziehen, um ihr Ziel zu erreichen, bis 2050 klimaneutral zu werden. Im Verkehrsbereich sind dazu die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 90 % zu reduzieren.**

Als Zwischenschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität hat die EU für 2030 noch ehrgeizigere Klimaziele formuliert und sich dazu verpflichtet, **ihre Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu reduzieren**. Die EU befasst sich derzeit im Rahmen des sogenannten Pakets „Fit für 55“ mit der Überarbeitung ihrer klima-, energie- und verkehrsbezogenen Rechtsvorschriften. Damit sollen die geltenden Regeln an die Ziele für 2030 und 2050 angepasst werden. Mit dem Paket „Fit für 55“ werden also die Ziele des Grünen Deals in konkrete Rechtsakte übertragen.

**Vor diesem Hintergrund hat am 14.12.2021 die Kommission ihr Paket „Effiziente und grüne Mobilität“ veröffentlicht.** Die Vorschläge konkretisieren die am 09.12.2020 vorgelegte EU-Strategie zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität. Darin eingebettet hat die Kommission im Hinblick auf die hochrangige Verkehrsinfrastruktur den Entwurf einer **Revision der 2013 beschlossenen TEN-V Verordnung** vorgelegt.

**Grundlegende Änderungen betreffen:**

1. **Klima- und verkehrspolitische Ziele und allgemeine Vorschriften und Spezifikationen.**
2. **Das Einziehen des Zwischenhorizonts 2040:** Während das TEN-Kernnetz bis 2030 fertiggestellt sein soll, sind Elemente des „**erweiterten Kernnetzes**“ bis 2040 fertigzustellen. Das restliche TEN-Gesamtnetz ist weiterhin bis 2050 fertigzustellen.
3. **Die Erweiterung der bisherigen TEN-Kernnetzkorridore zu „Europäischen Transportkorridoren“**, die aus der Vereinigung der Kernnetzkorridore mit den jeweiligen Schienengüterverkehrskorridoren entstehen und zusätzlich Elemente des „erweiterten Kernnetzes“ umfassen. Zudem ergeben sich Änderungen der bisherigen Kernnetzkorridore infolge des Brexit und der Einbeziehung des Westbalkanraums, wobei die Gesamtzahl der Korridore (9) gleich bleibt.

**Die österreichischen Bundesländer begrüßen, dass im Rahmen der Mobilität von Personen und Gütern der Entwicklung und der Nutzung der Schiene noch mehr Gewicht zukommen soll.**

**So soll der Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % zunehmen und sich bis 2050 verdoppeln**, wobei allerdings Aussagen über die gleichzeitige Entwicklung des Straßengüterverkehrs fehlen. Es ist aber absehbar, dass die vorgesehenen Verbesserungen der Schieneninfrastruktur allein nicht genügen werden, Güterverkehrsströme in hinreichendem Ausmaß auf die Schiene zu verlagern. **Zusätzlich werden auch Maßnahmen im Bereich der allgemeinen Verkehrspolitik nötig sein**, insbesondere im Bereich der Straßenmauten und der Internalisierung der externen Kosten. **Hingegen sind Erleichterungen für den Straßengüterverkehr kontraproduktiv.**

**Es wird darauf hingewiesen, dass** - angesichts der angestrebten Verlagerungsziele von der Straße hin zur Schiene - sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr **die Kapazitätsanforderungen an das zukünftige Schienennetz in hohem Ausmaß zunehmen werden.** Das Schienennetz ist daher wegen der erwartbaren Anforderungen – besonders auch in urbanen und TEN-Knoten - im Hinblick auf seine **kapazitative Leistungsfähigkeit zu evaluieren.** Da allerdings der **Straßengüterverkehr in der Transportwegkette auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen wird**, sind verstärkt Anstrengungen zu unternehmen, den **Straßengüterverkehr wirkungsvoll zu dekarbonisieren.**

**Die Länder betonen bei dieser Gelegenheit, zum wiederholten Male, dass gerade die Themen Kostenwahrheit, Internalisierung externer Kosten und fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsmodi/trägern dringend einer Lösung zuzuführen sind, um substantielle Fortschritte zu erzielen, ohne darin eine Einschränkung des Waren- und Personenverkehrs insgesamt zu sehen.**

**Der Hochgeschwindigkeitsverkehr soll sich bis 2030 verdoppeln, bis 2050 verdreifachen.** Dieses Ziel scheint mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen und einem barrierefreien, grenzüberschreitenden Informations- und Ticketingsystem erreichbar zu sein. Dadurch wird man einen Großteil der Kurz- und Mittelstreckenflüge in Europa ersetzen können. Allerdings wäre dabei auch auf **eine möglichst einfache und flexible, fahrgastfreundliche Benutzbarkeit** zu achten.

Neben der Forcierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist für das TEN-Kernnetz (und das erweiterte Kernnetz) eine **Mindestausbaugeschwindigkeit von 160 km/h** vorgeschrieben. Aus Sicht der alpinen Gebiete ist das nur mit den ohnehin vorgesehenen **Ausnahmeregelungen für schwieriges Gelände sowie urbane Räume** anwendbar; hier ist zudem im Sinne der Klimaverträglichkeit bei infrastrukturintensiven Ausbauten der Nutzen den Emissionen und Kosten gegenüberzustellen. Grundsätzlich sollte die Ausbaugeschwindigkeit **mit den Anforderungen des Taktfahrplans abgestimmt** sein, aber auch Reserven vorsehen, um moderate Verspätungen aufzuholen. Diese Anforderungen an den Taktfahrplan sollen sich an einem Konzept für einen europaweiten Taktfahrplan bzw. für definierte Reisezeiten zwischen den hochrangigen TEN-Knoten orientieren, wie es auf nationaler Ebene etwa in der Schweiz, Österreich und den

Niederlanden bereits passiert bzw. in Deutschland mit dem Deutschlandtakt in Umsetzung ist. Ein solches Konzept ist baldmöglichst zu entwerfen und abzustimmen.

Wichtig ist die grenzüberschreitende Interoperabilität des EU-Schienennetzes, vor allem – aber nicht nur - durch den **Ausbau des „European Rail Traffic Management Systems“ (ERTMS)**. Dass dies nicht nur bis 2030 für die bisherigen Kernnetzkorridore, sondern **bis 2040 für das TEN-Gesamtnetz** vorgesehen ist, erscheint als wichtige Ergänzung, zumal Schienenverkehr auch Quellen und Ziele abseits der Hauptkorridore erreichen muss.

Im Güterverkehr tritt die Intermodalität verstärkt in den Vordergrund, indem **in allen Regionen ein zentrales Gütersammel- und -Verteilterminal** vorzusehen ist, während der innerregionale Transport von und zum Terminal auf der Straße erfolgen kann. Dieses Konzept ist jedenfalls sinnvoll und soll auch weiter verstärkt werden, wenngleich direkten Schienenanschlüssen der wichtigsten Industrieunternehmen der Vorzug einzuräumen ist. Das Ziel sollten Nachsprungverbindungen zu den wichtigsten europäischen Güterdestinationen sein.

Ein wichtiger Fortschritt gegenüber der bisherigen TEN-Verordnung ist, dass auch die **Städte als Verkehrsknoten** größere Beachtung finden. Ihre Verkehrsfunktion liegt in der **Verknüpfung von Fern-, Regional- und Lokalverkehr sowie in den multimodalen Verknüpfungen von Personen- und Güterverkehr**. So sollen die 424 wichtigsten städtischen Knoten im TEN bis 2025 einen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) ausarbeiten, der auch im städtischen Raum eine nachhaltige Mobilität fördert. Dies schließt insbesondere auch die Verkehre der „letzten Meile“, die **Einbindung von Personenbahnhöfen und Güterterminals in die lokalen Verkehrsnetze** ein.

Bemerkenswert ist ein im Europa unserer Zeit völlig neuer Aspekt der Infrastrukturplanung, nämlich **die Berücksichtigung militärischer Zwecke**, für die auch ein entsprechendes Budget bereitgestellt wird. In Österreich ergeben sich daraus keine Änderungen der Netzkonfiguration und auch kein Einfluss auf die Dimensionierung der Infrastruktur.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die **Infrastruktur für die Versorgung mit alternativen Treibstoffen** – Elektrizität, LNG, Wasserstoff (H<sub>2</sub>) –, vor allem für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr (ÖV) in den Städten und im Straßennetz in Raststationen alle 60 km. Auch wenn das grundsätzlich zu begrüßen ist, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und für Regionalbahnen, so sollte es im Sinne einer klimaorientierten Verkehrspolitik liegen, **vorrangig Verkehr überhaupt zu vermeiden**. Auch im Hinblick auf Platzbedarf und Verkehrssicherheit sollte erst der nicht vermeidbare und nicht verlagerbare Verkehr mit alternativen, klimaschonenden Treibstoffen betrieben werden.

Entsprechend der **Integration der Schienengüterverkehrskorridore in die neuen EU-Transportkorridore** scheinen im aktuellen Kommissionsvorschlag die

folgenden bestehenden Streckenabschnitte im „erweiterten Kernnetz“ der **Schiene für den Güterverkehr** auf:

- die **Brenner-Bergstrecke** Innsbruck – Brenner (– Waidbruck),
- die **Tauernstrecke** Salzburg – Villach – Karawankentunnel (– Ljubljana),
- die **Pyhrnstrecke** Linz/Wels – Selzthal – St. Michael – Bruck an der Mur,
- der Abschnitt St. Michael – Neumarkt – Klagenfurt der **Südstrecke**,
- einige **Abschnitte im Großraum Wien**.

Davon befinden sich die **Tauern- und Pyhrnstrecke auch im erweiterten Kernnetz für den Schienenpersonenverkehr sowie für die Straße**. Diese Strecken bilden auch den alpenquerenden Teil des künftigen „**Westbalkan-Transportkorridors**“. Dieser erschließt in Anlehnung an den ehemaligen Paneuropäischen Korridor X den Westbalkanraum und führt zur bulgarisch-türkischen Grenze, nach Griechenland und Albanien weiter. Zusätzlich soll er vom bisherigen „Orient-East Med-Kernnetzkorridor“ die Seeverbindung von Griechenland bis Zypern übernehmen.

Die Aufnahme der anderen Streckenabschnitte entspricht zwar der Logik der Integration der Schienengüterverkehrskorridore in die neuen EU-Transportkorridore, sie ist aber dort nicht sinnvoll, wo es sich um Strecken handelt, die mit der Fertigstellung aktueller Schienenprojekte (Brenner-Basistunnel und Koralmbahn etc.) ihre bisherige hochrangige Bedeutung verlieren werden und wo auch ein Ausbau bis 2040 nicht geplant ist.

**Die österreichischen Bundesländer begrüßen ausdrücklich diese Erweiterungen des TEN-Kernnetzes für den Schienenverkehr sowie die Festlegung des neuen „Westbalkan-Transportkorridors“**. Allerdings wird betont, dass für den Ausbau von Tauern- und Pyhrnachse ein deutlich früherer Fertigstellungstermin als 2040 anzustreben ist.

Was die im erweiterten Kernnetz aufscheinenden Straßenabschnitte betrifft, besteht ebenfalls Zustimmung, da es sich durchgängig um bestehende Autobahnen handelt, wo die Anwendung der neuen TEN-Verordnung jedoch allenfalls die Versorgungsinfrastruktur für emissionsarme Treibstoffe sowie die Verkehrssicherheit verbessert.

4. Die Verbindungsstelle der Bundesländer weist darauf hin, dass zu weiteren Dossiers des Pakets „Effiziente und grüne Mobilität“ gemeinsame Länderstellungnahmen vorgelegt werden (bzw wurden), konkret zur/m
- Mitteilung der EK „Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken“, COM(2021) 810 final: VSt-5932/2 vom 28.6.2022;
  - Mitteilung der EK „Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität“, COM(2021) 811 final: VSt-3231/4 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-2414/173

**E-Mail**

Betrifft

EU;

Paket „Effiziente und grüne Mobilität“;

hier: Vorschlag der EK zur Überarbeitung der Verordnung über die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), COM(2021) 812 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