



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

**Europaangelegenheit des Ausschusses für Bundes- und
Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen**
Drs. 18/14399

Konsultationsverfahren der Europäischen Union;

Verkehr

**Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) - Überarbeitung der Leitlinien
10.02.2021 - 05.05.2021**

I. Beschlussempfehlung:

Der Bayerische Landtag gibt im Konsultationsverfahren folgende Stellungnahme ab:

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) wird die EU-Politik im Bereich Verkehrsinfrastruktur geregelt.

Ziel der EU-Verordnung TEN-V war, die Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Vorgaben bis zum Jahr 2050 (Gesamtnetz) bzw. zum Jahr 2030 (Kernnetz) zu verpflichten. Im Einklang mit dem Aktionsplan in der Mitteilung der Kommission über den „Europäischen Grünen Deal“ und der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ ist für 2021 ein Vorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung geplant.

Der Bayerische Landtag sieht bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung ein hohes Maß an Betroffenheit sowie eine erhebliche landespolitische Bedeutung und beteiligt sich deshalb an der Konsultation. Wichtig für Bayern sind dabei insbesondere:

- der Ausbau des Knotens München als Kreuzungspunkt zweier wichtiger Kernnetzkorridore (Rhein-Donau-Korridor und Skandinavien-Mittelmeer-Korridor),
- die Fertigstellung eines gut ausgebauten europäischen Verkehrsnetzes ohne Engstellen,
- die Berücksichtigung einer klimafreundlichen Gestaltung des Verkehrs in der TEN-V Strategie u.a. durch stärkere Verquickung von TEN-V und TEN-E (europäische Energieinfrastruktur),
- eine Kapazitätssteigerung durch stärkere Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel und hierfür auch eine Netzinfrastruktur der Internetdienstleister entlang der Verkehrsinfrastruktur,
- die Berücksichtigung neuer Technologien, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- die Anpassung des TEN-V an geänderte Verkehrsströme sowie
- eine stärkere Berücksichtigung der Barrierefreiheit im TEN-V.

Durch Bayern verlaufen zwei der Kernnetzkorridore des TEN-V, der Rhein-Donau-Korridor und der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, die sich in München kreuzen. Dadurch ist der Ausbau des Knotens München von entscheidender Bedeutung für diese beiden Kernnetzkorridore. Auch die Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger Schiene und Luftverkehr ist ein hierbei anzustrebendes Ziel. Dadurch ist Bayern unmittelbar auch von der Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU betroffen. Hinzu kommt, dass für Bayern als starke Wirtschaftsregion im Herzen Europas und als Land mit der längsten Außengrenze in Deutschland ein gut ausgebautes, leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz von zentraler Bedeutung ist. Dies kann insbesondere bei der Schiene nur durch eine gut aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik auf europäischer Ebene gewährleistet werden. Das TEN-V leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag.

Der Ausbau des TEN-V gestaltet sich aber deutlich aufwendiger als zunächst angenommen. Bereits bei den Korridoren des Kernnetzes kommt es nicht zuletzt auch aufgrund der hohen Kosten und langer Planungs- und Genehmigungsprozesse für dessen Errichtung zu deutlichen zeitlichen Verzögerungen. Der grenzüberschreitende physische Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss deshalb weiterhin zentrales Element europäischer Verkehrspolitik bleiben. Hierbei muss neben der Errichtung neuer Infrastrukturen auch die Beseitigung von Engpässen im gesamten europäischen Verkehrsnetz erfolgen.

Noch stärker als bisher muss künftig die klimafreundliche Gestaltung des Verkehrs Eingang in die TEN-V-Strategie finden. Ohne entsprechende Unterstützung durch die EU ist das Ziel der Klimaneutralität im Verkehr bis 2050 nicht zu erreichen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei - neben einer Beschleunigung bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken - die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Beides muss noch stärker in den Fokus gerückt und entlang des TEN-V-Netzes aufgebaut werden. Auch hier ist eine intensive Zusammenarbeit wichtig, um sowohl europaweit ein standardisiertes und gut ausgebautes Netz an Tank- und Ladeinfrastruktur als auch eine gleichwohl effektive wie Bürgeranliegen berücksichtigende Bahnstromversorgung entlang der europäischen Verkehrsachsen zu erreichen. Deshalb sollte künftig auch eine noch stärkere Verquickung von TEN-V- und TEN-E-Netz erfolgen.

Eine zentrale Rolle kommt auch Digitalisierung und Vernetzung zu. Sie schaffen mehr Kapazitäten sowie neue Formen der Mobilität und können so das Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen. Neben den ökonomischen und verkehrlichen Effekten leisten sie auch einen Beitrag zu einer möglichst umweltfreundlichen Mobilität.

Digitalisierung und Vernetzung sind wichtige Schlüsselfaktoren und Treiber für eine höhere Effizienz unserer Verkehrsinfrastruktur und attraktiverer Mobilitätsangebote. Durch eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote und -dienste entstehen umfassende und durchgängige Angebote, die in Navigationslösungen integriert oder bequem mit Hilfe von PC und Smartphone genutzt werden können. Voraussetzung dafür ist die weitere Digitalisierung aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel. So können auch die betrieblichen Prozesse – beispielsweise die Verkehrssteuerung im Straßenverkehr oder die Disposition im öffentlichen Verkehr – entscheidend verbessert werden. Für eine digitalisierte Verkehrsinfrastruktur muss außerdem eine Netzinfrastruktur der Internetdienstleister verfügbar sein, die den Anforderungen genügt. Das gilt im Verkehr insbesondere auch für Netze des mobilen Internets. Hier sehen wir insbesondere entlang der Verkehrsinfrastruktur bzw. im ländlichen Raum noch weiteren Handlungsbedarf.

Noch mehr Augenmerk als bisher sollte künftig auch auf die Resilienz des TEN-V gelegt werden. Insbesondere die aufgrund des Klimawandels zunehmenden negativen Umwelteinflüsse auf die Verkehrsinfrastruktur müssen bei deren Errichtung bereits entsprechend mitberücksichtigt werden. Dies sollte auch in der neuen TEN-V Richtlinie Eingang finden.

Begrüßt werden die Entwicklung der TEN-V-Korridore und die Organisation der Korridornetzwerke durch Koordinatoren. Dies hat die Abstimmung auf den einzelnen Korridoren deutlich verbessert und der Entwicklung des TEN-V-Kernnetzes

einen spürbaren Schub gegeben. Eine Erweiterung der Aufgaben der Koordinatoren, insbesondere auch im Hinblick auf eine bessere internationale Abstimmung in Bezug auf die Energie- und Digitalisierungsthemen entlang der Korridore, wird begrüßt.

Von zentraler Bedeutung ist auch der Verkehrsträgerwechsel. Hierbei kommt der Errichtung von Terminals eine zentrale Rolle zu. Auch diese sollten bei der Entwicklung der Korridore noch stärkere Berücksichtigung finden.

Insbesondere bei der Befassung mit den städtischen Knotenpunkten muss jedoch das Subsidiaritätsprinzip gewahrt bleiben. Die Gestaltung der Übergänge zwischen den Verkehrssystemen und die Integration des Umweltverbunds bedarf einer guten Ortskenntnis und muss in das gesamte Verkehrssystem vor Ort integriert werden. Dies kann nur auf regionaler Ebene erfolgen. Gleiches gilt für die Anbindung sekundärer Netze an das Transeuropäische Verkehrsnetz. Eine Unterstützung der betroffenen Regionen, Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die EU in Form von Förderprogrammen kann hierbei aber sehr hilfreich sein, um die Anbindungen sowie den weiteren Ausbau einer klimafreundlichen Mobilität zu beschleunigen.

Eine Befassung mit neuen Technologien im Rahmen des TEN-V ist wichtig und muss parallel zur Fertigstellung des ursprünglich geplanten Kern- und Gesamtnetzes erfolgen. Änderungen des Netzes aufgrund geänderter Verkehrsströme sollten dabei auch Berücksichtigung finden. Neue Technologien sollten zunächst vor allem dort berücksichtigt werden, wo diese die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes erhöhen können. Technologien, die neue Infrastrukturen benötigen, wie z. B. Hyperloop, sollten soweit mitgedacht werden, dass sie gut in das TEN-V integriert werden können.

Wünschenswert wäre eine noch stärkere Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Rahmen der TEN-V-Leitlinien. Um ein europaweites barrierefreies Reisen zu ermöglichen, ist der barrierefreie Auf- und Ausbau des gesamten TEN-V ein zentrales Element. Dieser sollte seitens der EU entsprechend gefördert werden.

Berichterstatter: **Manfred Eibl**
Mitberichterstatter: **Dr. Markus Büchler**

II. Bericht:

1. Die EU-Konsultation (§ 83d BayLTGeschO) wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das Konsultationsverfahren endberaten.
2. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das Konsultationsverfahren in seiner 37. Sitzung am 13. April 2021 beraten und einstimmig beschlossen, die Federführung zu übernehmen (§ 83d Abs. 2 BayLTGeschO).
3. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat das Konsultationsverfahren in seiner 37. Sitzung am 13. April 2021 federführend beraten und mit folgendem Stimmresultat:
 - CSU: Zustimmung
 - B90/GRÜ: Enthaltung
 - FREIE WÄHLER: Zustimmung
 - AfD: Enthaltung
 - SPD: Enthaltung
 - FDP: Zustimmungzu der in I. enthaltenen Beschlussempfehlung Zustimmung empfohlen.

4. Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen hat das Konsultationsverfahren in seiner 38. Sitzung am 4. Mai 2021 endberaten und mit folgendem Stimmresultat:
- CSU: Zustimmung
 - B90/GRÜ: Enthaltung
 - FREIE WÄHLER: Zustimmung
 - AfD: Enthaltung
 - SPD: Enthaltung
 - FDP: Zustimmung
- empfohlen, der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses zuzustimmen mit der Maßgabe, dass folgender Satz angefügt wird: „Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.“

Sebastian Körber
Vorsitzender