

## Vortrag an den Ministerrat

### **Bericht über die Tagung des Rates der Europäischen Union (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 18. Juni 2024 in Luxemburg**

Am 18. Juni 2024 fand die formelle Tagung des Rates Verkehr, Telekommunikation und Energie unter belgischem Vorsitz (Georges Gikinet, stv. Premierminister und Minister für Mobilität) statt. Bei der Ratstagung wurden ausschließlich Dossiers aus dem Verkehrsbereich behandelt. Österreich war bei diesem Treffen durch FBM Leonore Gewessler vertreten. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

#### **SCHIFFFAHRT**

Der Rat nahm eine allgemeine Ausrichtung zur **VO über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der VO (EG) Nr. 1406/2002** und zur **RL über Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS)** an.

#### **LANDVERKEHR**

Der Rat nahm eine allgemeine Ausrichtung zur **VO über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zur Änderung der RL 2012/34/EU und zur Aufhebung der VO (EU) Nr. 913/2010** an.

Die allgemeine Ausrichtung wurde von mir unterstützt und ich begrüßte die Einführung überarbeiteter Prozesse im Kapazitätsmanagement, die in einem gemeinsamen europäischen Rahmen koordiniert und abgestimmt werden, mit langfristiger Planung sowie gesicherter Kapazität für verschiedene Eisenbahnmarktsegmente.

Ich betonte, dass, um die Klimaziele im Verkehrswesen zu erreichen, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eine weitere Verlagerung auf die Schiene erforderlich sei und wies darauf hin, dass die im Vorschlag vorgesehene Möglichkeit, Kapazitäten ausdrücklich für bestimmte Verkehrsarten zu widmen, dieses Ziel unterstütze. Dadurch könne bei der Planung künftig auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten – eher kurzfristig im Güterverkehr (GV) und möglichst langfristig im Personenverkehr (PV) – eingegangen werden.

Weiters begrüßte ich die vom VS getroffene Lösung zu den strategischen Leitlinien, deren Anwendung insbesondere für Transitländer wie AT von Bedeutung sei, da sie ein reibungsloses Funktionieren des stark ausgelasteten AT Eisenbahnnetzes sicherstelle und die Möglichkeit eröffne, Züge nach gewissen Merkmalen (wie z.B. Geschwindigkeit) zu gruppieren. Dadurch könne in AT die effiziente Nutzung von Nadelöhren, wie z.B. die mit europäischen Geldern geförderte Koralmbahn oder auch Grenzabschnitte gewährleistet werden. Gleichzeitig würde das Entstehen neuer Barrieren für grenzüberschreitende Verkehre durch eine Koordinierung und Abstimmung in einem gemeinsamen europäischen Rahmen verhindert werden.

In diesem Zusammenhang begrüßte ich auch die vorgesehene Koordinierung der strategischen Leitlinien und teilte mit, dass bereits dieses Jahr in Zusammenarbeit mit den AT Nachbarländern mit der Arbeit an den strategischen Leitlinien begonnen werden solle. Mit dem CZ Verkehrsminister wurde daher bereits eine enge Abstimmung der Arbeiten von AT und CZ vereinbart. AT plane außerdem, existierende Arbeiten des Sektors zu berücksichtigen. Dies betreffe unter anderem Fahrplankonzepte wie z.B. die Arbeitsgruppe Eurolink, die an einem europäischen Fernverkehrsfahrplan für GV und PV arbeitet und die Brenner Corridor Platform. Dadurch könne mithilfe dieser strategischen Leitlinien eine echte Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs, sowohl des PV, als auch des GV, herbeigeführt werden. Ich betonte die Bereitschaft von AT, mit allen Nachbarstaaten zusammenzuarbeiten, sprach mich für ein möglichst rasches Inkrafttreten der VO und einer ehestmöglichen Einigung mit dem EP zu diesem wichtigen Dossier aus, um den Wünschen des Sektors entgegenzukommen.

Bei den **Schlussfolgerungen zum Sonderbericht Nr. 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs über die Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit** betonte der VS, dass in vielen angeführten Bereichen dringende Maßnahmen notwendig seien, wie insbesondere gegen das Risikoverhalten vieler Fahrer:innen oder Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss und Raserei, sowie

effiziente Kontrollen. Die Schlussfolgerungen wurden von allen MS unterstützt und vom Rat angenommen.

Bei der **RL zur Änderung der RL 96/53/EG über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge** wurde der Fortschrittsbericht vom Rat zur Kenntnis genommen. Der VS erklärte, dass hinsichtlich des zusätzlichen Gewichts von 4t für emissionsfreie Fahrzeuge noch etliche Bedenken der MS hinsichtlich der Infrastruktur und des modal shifts bestünden und daher noch keine Einigung erreicht werden könne. Die EK wies auf das wesentliche Ziel des Vorschlags hin, nämlich die Dekarbonisierung der Flotte und die Einführung emissionsfreier Lkw.

Ich danke dem VS für den Fortschrittsbericht und brachte vor, dass die Dekarbonisierung des Güterverkehrs eine wichtige und herausfordernde Aufgabe sei, die Anstrengungen auf vielen Ebenen erfordere. Dennoch würden derzeit noch Bedenken, insbesondere hinsichtlich der Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für den Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr überwiegen. Auch lassen Änderungen bei den Maßen und Gewichten von Schwerfahrzeugen massive Infrastrukturabnützungen erwarten, die eine Kostenherausforderung für die Infrastrukturbetreiber in vielen Ländern bedeute. Diese Gelder sollten in andere, drängendere Projekte - wie den raschen Ausbau des Schienengüterverkehrs - investiert werden. Auch berge der im Vorschlag anvisierte stärkere Einsatz von Gigalinen große Gefahr für die Weiterentwicklung des EU-weiten Eisbahnraums und nicht zuletzt auch für die Verkehrssicherheit.

## **HORIZONTALE FRAGEN**

Zur **RL zur Änderung der RL 92/106/EG des Rates über kombinierten Güterverkehr** nahm der Rat ebenfalls den Fortschrittsbericht zur Kenntnis. Der VS wies auf das Ziel hin, den intermodalen Verkehr wettbewerbsfähiger und attraktiver zu machen und den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene und durch Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr zu steigern. Dadurch solle ein Beitrag zur Einsparung externer Kosten, wie Treibhausgase und Luftverschmutzung, geleistet werden. Weiters teilte er mit, dass es die meisten Diskussionen zur Definition gegeben habe und der Ansatz der externen Kosten keine Unterstützung erhalten habe.

Ich dankte dem VS für den Fortschrittsbericht und betonte, dass die Verlagerung auf die Schiene eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele im österreichischen Güterverkehr sei. AT unterstütze daher voll und ganz die grundlegenden Ziele der RL, nämlich die Stärkung des Kombinierten Verkehrs im Wettbewerb mit dem unimodalen Straßengüterverkehr. Jedoch bezweifelte ich, dass die im Rahmen der Verhandlungen erarbeiteten Kompromissvorschläge geeignet seien, diese Ziele zu erreichen. Dies betreffe insbesondere die Definition für Kombinierten Verkehr, da diese einerseits zu komplex und nicht kontrollierbar sei und zudem extrem lange Vor- und Nachlaufverkehre auf der Straße ermögliche, was im Widerspruch zum eigentlichen Ziel des Kombinierten Verkehrs, die Straßenabschnitte so kurz wie möglich zu halten, stehe. Es brauche daher vielmehr eine für alle Beteiligten einfach handhabbare und leicht kontrollierbare Definition mit einer eindeutigen Beschränkung der Straßenabschnitte. Ich verwies auf den gemeinsam mit DE, FR und NL vorgelegten Kompromissvorschlag.

Weiters erklärte ich, dass die vorgeschlagene EU-weite Befreiung des Kombinierten Verkehrs von Wochenend-Nacht- und Feiertagsfahrverboten für AT nicht akzeptabel sei. Die Kompetenz für Ausnahmen von Fahrverboten müsse bei den MS bleiben, um gezielt regionale und lokale Besonderheiten berücksichtigen zu können.

## **SONSTIGES**

Unter „Sonstiges“ informierte die ES Delegation, unterstützt von EL, IT, HR, LT, MT, PL, PT, RO und CY über den **Aufruf zum Handeln zur Gewährleistung einer angemessenen Überwachung der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr**, da es Befürchtungen gebe, dass die höheren Kosten durch die Anwendung des EU-EHS zu Wettbewerbsnachteilen für EU-Häfen und in der Folge zu Routenänderungen und CO<sub>2</sub>-Verlagerungen führen. Die EK wiederum hielt eine Bewertung der Auswirkungen für verfrüht.

Der VS informierte über die **VO über den einheitlichen europäischen Luftraum 2+(SES2+Paket)**, die **RL zur Änderung der RL 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr**, die **RL zur Änderung der RL 2009/16/EG über die Hafentaatkontrolle**, die **RL zur Änderung der RL 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten**, die **RL zur Änderung der RL 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe**, die **VO zur Änderung der VOg (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten im Personengelegheitsverkehr** und

die **RL zur Änderung der RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**.

Die AT und NL Delegation stellten den **vierten Fortschrittsberichts der Plattform für den Internationalen Schienenpersonenverkehr** vor. NL betonte die Wichtigkeit, die Arbeiten weiter fortzusetzen.

Ich bedanke mich bei den NL Kolleg:innen für die gute Zusammenarbeit und die vielen wertvollen Beiträge. Ich teilte mit, dass die 2020 durch eine Minister:innenerklärung gegründete Plattform "Internationaler Schienenpersonenverkehr (IRP)" in den vergangenen Jahren intensiv daran gearbeitet habe, Hindernisse für den internationalen Schienenverkehr zu identifizieren und Verbesserungspotentiale aufzuzeigen. Um den Klimawandel ernsthaft zu bekämpfen, sei eine intensive Arbeit an umweltfreundlichen Alternativen zum Flugverkehr, insbesondere im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenflüge, von größter Bedeutung. Daher sei es notwendig, entsprechende Destinationen auf der Schiene auszubauen. Dies könne erreicht werden, in dem der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr verbessert und mehr Kund:innen gewonnen werden, sowohl tagsüber als auch nachts. Ich betonte, dass ein wichtiges Ergebnis dieser Zusammenarbeit die Notwendigkeit einer intensiven Koordination im grenzüberschreitenden Schienenverkehr darstelle, um die unterschiedlichen Bedingungen und Anforderungen in den einzelnen MS berücksichtigen zu können. Ich drückte meine Freude darüber aus, dass diese Plattform – nach der Veröffentlichung ihres dritten Berichts im vergangenen Juni – ihr Engagement für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Dienstleistungen fortgesetzt habe und nun ihren vierten Fortschrittsbericht vorlegen könne. Der Mehrwert dieser Plattform liege auch darin, dass mit Blick auf die Schweiz, Norwegen und das Vereinigte Königreich nicht nur MS, sondern auch andere europäische Länder sowie die Branche mit dabei seien.

Die CZ Delegation informierte über die **Prager Erklärung zur Entwicklung und Finanzierung strategischer Verkehrsinfrastrukturen** und brachte vor, dass man sich bei den Beratungen auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur konzentriert habe, auch vor dem Hintergrund der kürzlich angenommenen TEN-V-VO, welche u.a. eine Vervollständigung von fehlenden Anschlussverbindungen zum Ziel habe.

Abschließend präsentierte HU das **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes** und nannte als Schwerpunktbereiche verbesserte Konnektivität, insbesondere mit den Westbalkan-Staaten, eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen

Transportsektors, die Verbesserung der Nachhaltigkeit durch Effizienzsteigerungen und des Modal Shifts, sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit mit dem Ziel, die Zahl der Todesfälle und Schwerverletzten signifikant zu reduzieren. Dazu werde man einige legislative Prioritäten setzen. Im Landverkehr werde man die Trilogverhandlungen mit dem EP zur Führerschein-RL, Schienenkapazitäts-VO und CountEmissionsEU-VO aufnehmen, sowie eine Allgemeine Ausrichtung für die RL über den Entzug des Führerscheins anstreben; im Schiffsverkehr werde man gemeinsam mit ES die Trilogverhandlungen zur EMSA-VO und zur RIS-RL aufnehmen; im intermodalen Verkehr führe man die Verhandlungen über den kombinierten Verkehr und zu den VOen über Fahrgastrechte (Rechte bei multimodalen Reisen / Omnibus-VO betreffend der Rechte im Schienen-, Bus, Schiffs- und Luftverkehr) fort, mit dem Ziel eine Allgemeine Ausrichtung zu erreichen.

Ich stelle daher den

**Antrag,**

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

24. Oktober 2024

Leonore Gewessler, BA  
Bundesministerin