



## **Empfehlung des Interregionalen Parlamentarierrats (IPR)**

betreffend

### **Unterstützung der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs in der Großregion**

**verabschiedet auf der 70. Plenarsitzung des IPR am 8. Dezember 2023 in Trier.**

Auf Vorschlag der Kommission 3 „Verkehr und Kommunikation“ beschließt der IPR:

Der Interregionale Parlamentarierrat (IPR),

- ist der Auffassung, dass die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eine entscheidende Herausforderung für den Erfolg der Verkehrsverlagerung und der europäischen Klimaziele darstellt. Verkehrsverlagerung bedeutet die Förderung von Alternativen zum Straßenverkehr, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr;
- unterstreicht die Notwendigkeit, die Verkehrsverlagerung zu fördern, mit zwei Feststellungen: Erstens stimmen die nationalen Realitäten in der Großregion überein: Die Verkehrsprognosen gehen von einer Zunahme des Güterverkehrs aus, obwohl dieser schon seit mehreren Jahrzehnten ständig gewachsen ist und die Straßeninfrastrukturen der Großregion immer stärker belastet.

Ohne politische Vision und ohne geeignete Maßnahmen droht dieser Anstieg die Überlastung des Straßenverkehrs zu verschärfen, was negative Auswirkungen auf die Umwelt, die Wirtschaft, die Verkehrssicherheit und das Wohlbefinden der Menschen hat. Zum Zweiten entspricht die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger dem Ziel, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Mit der Unterzeichnung des Pariser Abkommens haben sich Belgien, Deutschland, Frankreich und Luxemburg das Ziel gesetzt, die globale Erwärmung unter 2°C und wenn möglich unter 1,5°C zu halten.

- wünscht, dass innerhalb der Großregion der Gütertransport auf der Schiene deutlich ausgebaut wird und eine Verkehrsverlagerung stattfindet, damit ein erheblicher Teil der auf der Straße beförderten Güter auf die Bahn umgelenkt wird.

Die Europäische Union konkretisiert diese Verpflichtung in ihrem europäischen Klimagesetz und durch das Gesetzespaket „Fit For Fifty-five“, das die Erreichung der

CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050 anstrebt. Sie betrachtet den Verkehrssektor als entscheidenden Akteur für die Erreichung dieses Ziels, da er einen großen Anteil an den derzeitigen CO<sub>2</sub>-Emissionen hat.

- ist der Ansicht, dass der Schienengüterverkehr eine konkrete Alternative darstellt, die es jetzt bereits gibt, aber noch deutlich ausgebaut werden muss. Der Schienengüterverkehr ist nicht nur weniger umweltschädlich und weniger energieintensiv als der Transport per LKW, sondern ermöglicht darüber hinaus eine Entlastung der nationalen Straßennetze. Im Vergleich zum Straßenverkehr verbraucht der Gütertransport auf der Schiene im Durchschnitt sechsmal weniger Energie und stößt neunmal weniger CO<sub>2</sub> aus;
- stellt fest, dass in Belgien und Frankreich weniger als 10 % des Güterverkehrs über die Schiene erfolgt, da die Straße immer noch stark bevorzugt wird;
- merkt an, dass dieser Anteil unter dem europäischen Durchschnitt liegt. In dieser Hinsicht hat Deutschland die beste Frachtleistung europaweit mit 108 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2020, was 30 % des gesamten europäischen Schienengüterverkehrs in diesem Jahr entspricht. In Belgien hat sich der Föderalstaat das Ziel gesetzt, das Volumen der auf der Schiene beförderten Güter bis 2030 zu verdoppeln. Derzeit werden 75 % des Gütertransports auf der Straße abgewickelt. Der belgische „Güterverkehrsplan“ ist Teil der „Vision Rail 2040“, die darauf abzielt, die Schiene zum Rückgrat der Mobilität zu machen. Der Plan hat vier Schwerpunkte: bessere Bewirtschaftung der Infrastruktur, lokales Handeln, Verkehrsoptimierung, gerechtere und kohärentere Verteilung der Verkehrsträger.
- ist der Ansicht, dass die Belange der betroffenen Anlieger, insbesondere in Hinblick auf Lärmschutz, insoweit Beachtung finden.
- stellt fest, dass in Frankreich der Staat 2021 mit SNCF Réseau, der Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) und der Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) eine Vereinbarung zur Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs unterzeichnet hat. Das Ziel ist das gleiche wie in Belgien: Verdopplung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene am Gesamtgüterverkehr bis 2030.

Die französische Strategie umfasst drei Schwerpunkte: den Schienengüterverkehr zu einem attraktiven, zuverlässigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsträger machen, sämtliche Wachstumspotenziale des Schienengüterverkehrs nutzen, und die Modernisierung und den Ausbau des Netzes begleiten.

- nimmt zur Kenntnis, dass das deutsche Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2020 in Abstimmung mit der Bahnindustrie einen „Masterplan“ für den Schienengüterverkehr vorgelegt hat. Deutschland strebt bis 2030 einen Anteil von 25 % des Güterverkehrs auf der Schiene an.

Das Großherzogtum Luxemburg hat 2018 eine multimodale Strategie „Modu 2.0“ eingeführt, die im April dieses Jahres durch einen nationalen Mobilitätsplan 2035 ergänzt wurde, der sich jedoch auf den Personen- und nicht auf den Güterverkehr

konzentriert, da der Güterverkehr im künftigen nationalen Mobilitätsplan 2040 entwickelt werden soll. Es wird jedoch der Wille bekundet, die Überlastung der Straßen zu verringern und die Luftqualität zu verbessern, was mit der Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger im Einklang steht.

Auf europäischer Ebene setzen sich zahlreiche Akteure dafür ein, die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu fördern, insbesondere durch die Initiative „Rail Freight Forward“. Ziel ist es, den Anteil des Schienengüterverkehrs am europäischen Güterverkehr bis 2030 von 18 auf 30 % zu erhöhen.

Der Schienengüterverkehr ist von Natur aus international. In Europa überquert mehr als die Hälfte des gesamten Güterverkehrs mindestens eine Grenze. Der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs ist in der Großregion aufgrund der Verflechtung des Wirtschaftsgefüges beiderseits der Grenzen sicherlich noch höher. Die Europäische Kommission hat eine zweieinhalbmonatige öffentliche Konsultation über die Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erleichterung des internationalen Schienenverkehrs und seiner Organisation abgeschlossen. Die European Rail Freight Association nutzte die Gelegenheit, um eine robuste Gesetzgebung zur Koordinierung der internationalen Zugtrassen zu fordern. Laut dem Verband, der derzeit mit einem Projekt zur Untersuchung der Fahrplanverfahren zwischen den europäischen Ländern betraut ist, beinhaltet die derzeitige Situation zahlreiche Störungen und eine schlechte Koordinierung der Kapazitäten innerhalb des europäischen Netzes.

- erinnert daran, dass das Schienennetz der Großregion aufgrund seiner zentralen und strategischen Lage im Herzen Europas ein wesentliches Glied im europäischen Gütertransport auf der Schiene darstellt. Darüber hinaus strebt die Region, deren Gebiet so stark verflochten ist, danach, „ein europäisches Erfolgsmodell“ zu werden, wie es der ehemalige Präsident des Interregionalen Parlamentarierrates Stephan Toscani formulierte.
- möchte, dass die Großregion im Bereich des Schienengüterverkehrs eine Vorreiterrolle einnimmt, indem sie eine echte Koordinierung der Trassen in der Großregion entwickelt. Laut Sibelit – der Partnerschaft zwischen SNCB Cargo, Fret SNCF, SBB Cargo und CFL – ist eine solche Koordination vor allem aus zwei Gründen gerechtfertigt. Erstens, weil sie einen besseren Überblick über geplante Bauarbeiten bieten würde, um Umleitungen vorausplanen zu können, und sogar eine Koordinierung der Arbeiten fördern könnte, um bestimmte Strecken nicht zu blockieren.

In diesem Zusammenhang fordert er die vier Infrastrukturbetreiber, die in der Großregion tätig sind, auf, massiv in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur zu investieren. Derzeit bremsen einige Engpässe die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die sechs Vogesentunnel (Arzviller, Hofmuhl, Lutzelbourg, Niederheining, Niederheinthal, Haut-Barr), die noch immer nicht dem Lichtraumprofil P400 entsprechen. Der Schienengüterverkehr benötigt für seine Entwicklung zuverlässige Straßen, die Züge mit dem größten Lichtraumprofil zulassen. Die allgemeine Verfügbarkeit der ETCS-Ausrüstung ist ebenfalls notwendig, um die Interoperabilität

zu verbessern. Dabei ist die Reaktivierung von vorhandenen Bahnstrecken zu prüfen.

- fordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Betreibern der Großregion, um gemeinsam die verschiedenen Hindernisse zu überwinden, die den Sektor belasten: hohe Energiekosten, Mangel an Lokführern, Infrastrukturen, die Investitionen erfordern, um bestimmte Engpässe zu beseitigen.
- fordert eine echte Koordinierung der Trassenvergabe innerhalb der Europäischen Union. Derzeit werden in der Großregion vier Trassen benötigt, um durch vier Länder zu fahren. Dabei ist eine solche Koordinierung technisch durchaus möglich und hat bereits zwischen Frankreich, Belgien und Luxemburg stattgefunden, als die drei Länder mitten in der Corona-Krise mit Hilfe einer einfachen Excel-Tabelle sehr schnell und eng zusammenarbeiten mussten, um die wesentlichen Transporte, die in der Lockdown-Zeit noch möglich waren, gleichberechtigt zu gewährleisten. Die Europäische Union muss diese Forderung unbedingt aufgreifen und auf eine europäische Koordinierung des Trassenmanagements hinarbeiten. Eine solche Koordinierung würde einen besseren Überblick über die geplanten Arbeiten bieten, Umleitungen vorhersehen lassen und könnte sogar eine Koordinierung der Arbeiten fördern, damit bestimmte Strecken nicht blockiert werden.

Der **Interregionale Parlamentarierrat** richtet diese Empfehlung an:

- den Regionalrat der Region Grand Est,
- die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens,
- die Regierung der Föderation Wallonien-Brüssel,
- die Regierung der Wallonie,
- die Regierung des Großherzogtums Luxemburg,
- die Regierung des Landes Rheinland-Pfalz,
- die Landesregierung des Saarlandes

sowie an:

- die Regierung der Französischen Republik,
- die Regierung des Königreichs Belgien,
- die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
- die Europäische Kommission,
- das Europäische Parlament,
- den Europäischen Ausschuss der Regionen.