

Antrag

des Abg. Niklas Nüssle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Gipfelerklärung 2022 der Internationalen Bodenseekonferenz – Maßnahmen und Stand im Bereich Mobilität

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie den Einfluss der Internationalen Bodenseekonferenz im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Land bewertet;
2. wie sie den Abschnitt 6 („Das Signal steht auf grün“) der Gipfelerklärung 2022 bewertet;
3. welche Projekte und Maßnahmen sie aus der Gipfelerklärung im Bereich Mobilität und Verkehr ableitet;
4. welche grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte aktuell in (Vor-)Planung, Genehmigung und Umsetzung sind;
5. welche Verkehrsprojekte, die alleinig im Land Baden-Württemberg liegen, aus der Sicht der Landesregierung für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität elementar sind;
6. wie sie die Notwendigkeit einer Erhebung der Verteilung der Mobilitätsströme über die Grenzen in der Vierländerregion Bodensee (Baden-Württemberg/Bayern, Schweiz, Österreich und Liechtenstein) zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und selbstaktivem Verkehr (zu Fuß und auf dem Fahrrad) bewertet, oder ob solche Daten bereits vorliegen;
7. ob die Landesregierung im grenzüberschreitenden Dialog Ziele formuliert hat, den Modal Split in der Bodenseeregion zugunsten des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Mobilität zu ändern;

8. wie die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den regionalen Gebietskörperschaften in der Bodenseeregion sowie mit den Nachbarländern bei Fragen und Projekten im Mobilitätsbereich bewertet;
9. wo die Landesregierung Potenzial sieht, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in diesem Bereich zu verbessern und zu vereinfachen;
10. wo die Landesregierung die Handlungsfelder des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sieht, Veränderungen und Verbesserungen der Mobilität in der Bodenseeregion herbeizuführen, z. B. durch Fördergelder;
11. wie die Landesregierung die Auswirkungen des Scheiterns des institutionellen Rahmenabkommens auf die Bodenseeregion generell und im Bereich der grenzüberschreitenden Mobilität einschätzt;
12. inwiefern die Landesregierung sich dafür einsetzt, etwaige negative Auswirkungen aus Ziffer 11 abzumildern oder zu verhindern.

23.2.2022

Nüssle, Erikli, Gericke, Hahn, Katzenstein, Braun, Hentschel,
Holmberg, Joukov, Marwein, Wehinger GRÜNE

Begründung

In der Gipfelerklärung 2022 der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) wurde unter Punkt 6 folgende Erklärung verabschiedet:

„Das Signal steht auf Grün

Jede Region ist so gut wie ihr Verkehr. Erstmals verbindet eine S-Bahn drei Länder. Noch bremsen aber unterschiedliche Infrastrukturen und Tarifsysteme den Zug Richtung Zukunft. Der öffentliche Verkehr muss die Region unkomplizierter und schneller erschließen. Die Weichen werden allerdings nicht allein in der Region gestellt. Es bedarf der Unterstützung durch die Metropolen – dort muss unsere Region ihre Anliegen klarmachen.

Wir setzen auf eine klimaneutrale Verkehrszukunft um den See und auf ihm. Ökologische und vernetzte Mobilität ist das Gebot der Stunde. Die Transformation soll möglichst schnell gelingen.“

Die IBK ist eine 50 Jahre bestehende Institution, die entschlossen ist, den Bodenseeraum über Staatsgrenzen hinweg zu einer europäischen Vorzeigeregion zu entwickeln. Mit diesem Antrag soll abgefragt werden, was das Land im Bereich Mobilität zum Gelingen beitragen kann.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. April 2022 Nr. VM4-0141.5-26/1/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie den Einfluss der Internationalen Bodenseekonferenz im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Land bewertet;

Die Internationale Bodenseekonferenz (IBK) hat als politisches Dach der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Einfluss darauf, die Bodenseeregion als attraktiven Lebens-, Natur-, Kultur- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern. Dies gilt auch für die Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Bodenseeregion.

2. wie sie den Abschnitt 6 („Das Signal steht auf grün“) der Gipfelerklärung 2022 bewertet;

Der Abschnitt mit Bezug zur Mobilität in der IBK-Gipfelerklärung ist positiv zu bewerten. Einerseits wird der konkrete Handlungsbedarf herausgestellt, andererseits gibt es ein klares Bekenntnis zur Entwicklung von klimaneutraler Mobilität. Es ist zu begrüßen, dass sich alle IBK-Mitgliedsländer und -kantone gemeinsam auf solch ambitionierte Zielsetzungen verständigen. Die Gipfelerklärung unterstreicht somit, dass es unter den IBK-Ländern und Kantonen Konsens ist, möglichst zügig und umfassend auf nachhaltige Mobilität umzustellen. Dies gilt auch für die Bodenseeschifffahrt.

3. welche Projekte und Maßnahmen sie aus der Gipfelerklärung im Bereich Mobilität und Verkehr ableitet;

Die Gipfelerklärung hat einen übergeordneten Charakter und ist nicht mit konkreten Projekten und Maßnahmen versehen.

4. welche grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte aktuell in (Vor-)Planung, Genehmigung und Umsetzung sind;

Als konkretes aktuelles Projekt zu nennen ist „BODANRAIL 2045“, in welchem für den Zeithorizont 2045 ein gemeinsames Zielbild für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr erarbeitet und abgestimmt wird – mit mehr Direktverbindungen, besseren Anschlusszeiten und kürzeren Reisezeiten.

Gemeinsam mit der Raumordnungskommission hat die IBK-Kommission Verkehr zudem das grenzüberschreitende „Zielbild Raum und Verkehr“ für die Bodenseeregion entwickelt, in welchem erstmalig ein gemeinsames Raumverständnis für die Bodenseeregion festgelegt wurde. Das Zielbild ist auf der IBK-Website abrufbar.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Bereich Schienenverkehr sind zudem die folgenden Verkehrsprojekte zu nennen:

- Die Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel–Erzingen als Teil der internationalen Verbindung Basel–Schaffhausen–Singen–Konstanz–St.Gallen
- Prüfung der Möglichkeiten zur Reaktivierung der Strecke Singen–Rielasingen–Etzwilen (CH). Vonseiten des Landes ist die Förderung einer Machbarkeitsstudie geplant.
- Die Agglo-S-Bahn Konstanz-Kreuzlingen (ohne direkte Beteiligung des Landes)

5. *welche Verkehrsprojekte, die alleinig im Land Baden-Württemberg liegen, aus der Sicht der Landesregierung für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität elementar sind;*

Im Bereich des Straßenbaus sind für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität im Bodenseeraum folgende Projekte von Bedeutung:

- B 30, Neubau zwischen Friedrichshafen und Ravensburg/Eschach
- B 31, Neubau zwischen Überlingen Ost und Immenstaad
- B 33, Neubau zwischen Allensbach und Konstanz

Im Bereich Schienenverkehr sind im Wesentlichen zu nennen:

- Hochrheinbahn: Der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel und Erzingen wird nicht nur einen nachhaltigen und verlässlicheren Schienenpersonennahverkehr ermöglichen, er unterstreicht außerdem die Bedeutung dieser grenzüberschreitenden Region.
- Bodenseegürtelbahn mit dem Seehäsele: Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn von Radolfzell nach Friedrichshafen schließt die letzte Diesellücke und ist damit eine wichtige Voraussetzung für einen emissionsfreien Schienenverkehr am Bodensee und neue Direktverbindungen. Außerdem werden mit der Ausweitung des Angebots im Regionalverkehr die nationalen und internationalen Verbindungen am Bodensee massiv gestärkt. In Rahmen dieses Projekts wird auch die Strecke des sogenannten Seehäsele Radolfzell–Stahringen–Stockach elektrifiziert, was die Anbindung des Bodensee-Hinterlands signifikant verbessert.

6. *wie sie die Notwendigkeit einer Erhebung der Verteilung der Mobilitätsströme über die Grenzen in der Vierländerregion Bodensee (Baden-Württemberg/Bayern, Schweiz, Österreich und Liechtenstein) zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und selbstaktivem Verkehr (zu Fuß und auf dem Fahrrad) bewertet, oder ob solche Daten bereits vorliegen;*

Nach Kenntnisstand der Landesregierung liegen separate Daten im engeren Sinne nicht vor, sie sind aber Teil aller üblichen Verkehrsmodelle in der jeweils notwendigen Auflösung.

7. *ob die Landesregierung im grenzüberschreitenden Dialog Ziele formuliert hat, den Modal Split in der Bodenseeregion zugunsten des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Mobilität zu ändern;*

Die Landesregierung wirbt auch im Rahmen der IBK dafür, insbesondere nachhaltige Mobilitätslösungen voranzubringen und somit die Verkehrsverlagerung mit weniger Kfz-Verkehr zu erreichen. Im Zielbild Raum und Verkehr wurden hierzu gemeine Stoßrichtungen festgehalten, welche beispielsweise vorsehen, die Verlagerungen auf den ressourcenschonenden öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr zu forcieren.

8. wie die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den regionalen Gebietskörperschaften in der Bodenseeregion sowie mit den Nachbarländern bei Fragen und Projekten im Mobilitätsbereich bewertet;

Im Bereich der Straßenbauverwaltung gibt es mit der Schweiz auf mehreren Ebenen Gremien, in denen Fragen von grenzüberschreitenden Projekten und grenzüberschreitende Auswirkungen von Projekten diskutiert werden. Unter Beteiligung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie dem schweizerischen Bundesamt für Straßen findet in der Regel einmal jährlich die Gemischte Kommission D-CH statt. Gemeinsam mit den Bauverwaltungen der Grenzkan-tone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Thurgau, dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dem Regierungspräsidium Freiburg sowie der schweizerischen und deutschen Zollverwaltung werden hier die grenzüberschreitenden Verkehrsthemen besprochen. Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch in der Technischen Kommission für die Rheinübergänge auf der Ebene der kantonalen Verwaltungen gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Freiburg und dem Verkehrsministerium statt.

Ein gutes Beispiel für die internationale Zusammenarbeit ist die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee.

Gegenstand der Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee ist der trinationale Verkehrsraum D-CH-F mit Fokus auf dem grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr D-CH. Ziel ist die Ermittlung von Defiziten und Schwachstellen heute und als Prognose für das Jahr 2040, wofür ein grenzüberschreitendes Verkehrsmodell D-CH entwickelt worden ist. Die Probleme sind im Wesentlichen bedingt durch Überlastung mit der Folge langer Wartezeiten und Defiziten bei der Verkehrssicherheit, durch Mängel bei der Infrastruktur und durch Verlagerung auf ungeeignete Bereiche bzw. Strecken im Vor- und Nachlauf der Zollabfertigung. Im Rahmen der Verkehrsstudie sind in engem grenzüberschreitenden Austausch mit der Schweiz verschiedenste Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen der Straßenverkehrsentwicklung am Hochrhein betrachtet worden. Hierzu gehört auch die verkehrliche Untersuchung zweier neuer Rheinquerungen bei Bad Säkingen/Sisseln und bei Waldshut/Koblenz (CH), die in der Studie gleichwertig betrachtet werden. Die inhaltliche Abstimmung mit dem ebenfalls an der Studie beteiligten Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist erfolgt, die Veröffentlichung der Ergebnisse wird vorbereitet.

Auch im Bereich des Schienenverkehrs ist die Zusammenarbeit als gut, partnerschaftlich und konstruktiv zu bewerten.

Im Bereich der Binnenschifffahrt erfolgt die Zusammenarbeit im Rahmen der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB), in der das Land in der deutschen Delegation ist. Die ISKB erarbeitet auf Grundlage des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 u. a. die von den Vertragsstaaten Deutschland, Österreich und der Schweiz übereinstimmend zu erlassenden Schifffahrtsvorschriften der Bodensee-Schifffahrtsordnung. Die stets produktive und kollegiale Zusammenarbeit und der gewinnbringende fachliche Austausch in der ISKB wird ausgesprochen positiv bewertet.

9. wo die Landesregierung Potenzial sieht, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in diesem Bereich zu verbessern und zu vereinfachen;

Wie unter Punkt 8 geschrieben verläuft die Zusammenarbeit gut, partnerschaftlich und konstruktiv.

10. wo die Landesregierung die Handlungsfelder des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sieht, Veränderungen und Verbesserungen der Mobilität in der Bodenseeregion herbeizuführen, z. B. durch Fördergelder;

Der Bund hat als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur eine ganz zentrale Verantwortung, wenn es um den Bau und die Sanierung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes geht. Die Landesregierung begrüßt daher die vom Bund im Rahmen des GVFG eingeführten Fördermöglichkeiten für die Elektrifizierung von Schienenstrecken ausdrücklich. Besonders vor dem Hintergrund der Digitalisierung der Schiene in Deutschland wäre es zu begrüßen, wenn sich Berlin auch zu einer zeitnahen Digitalisierung des gesamten Bodenseeraums bekennen würde.

11. wie die Landesregierung die Auswirkungen des Scheiterns des institutionellen Rahmenabkommens auf die Bodenseeregion generell und im Bereich der grenzüberschreitenden Mobilität einschätzt;

Das Scheitern des institutionellen Rahmenabkommens (InstA) zwischen der EU und der Schweiz hat nach Ansicht der Landesregierung keine erheblichen unmittelbaren Folgen auf die Bodenseeregion und deren grenzüberschreitende Mobilität. Jedoch weist die Landesregierung darauf hin, dass mittel- und langfristig zu einem Innovations- und Investitionsstau kommen könnte. Das Landverkehrsabkommen, das eine Harmonisierung der schweizerischen und der europäischen Regelungen über den Straßen- und Eisenbahnverkehr brachte, wird voraussichtlich auf lange Sicht veralten. In diesem Fall könnten bei der Realisierung von Verkehrsprojekten Probleme bei der Finanzierung für die Anbindung über die Grenzen hinweg auftreten. Ebenfalls wird das Scheitern des InstA den Zugang von Schweizer Luftfahrtunternehmen in den EU-Binnenmarkt im Rahmen des Luftverkehrsabkommens erschweren. Neue Abkommen im Luftverkehrsbereich, die ohne InstA nicht kommen, hätten zudem die Kabotage (Luftbeförderungen von Schweizer Unternehmen innerhalb der EU bzw. europäischer Airlines innerhalb der Schweiz), sowie den „Dreiecksverkehr“ (Flüge zwischen der EU, den EWR-/EFTA-Staaten und der Schweiz) für beide Seiten regeln sollen.

12. inwiefern die Landesregierung sich dafür einsetzt, etwaige negative Auswirkungen aus Ziffer 11 abzumildern oder zu verhindern.

Die Landesregierung setzt sich weiterhin beidseitig für einen Dialog zwischen der EU und der Schweiz ein, mit dem Ziel des Abschlusses eines institutionellen Rahmenabkommens.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor