

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Europa und Internationales

zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom

24. März 2022

– Drucksache 17/2233

Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten; hier: Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität COM(2021) 811 final (BR 48/22)

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 24. März 2022 – Drucksache 17/2233 – Kenntnis zu nehmen.

7.4.2022

Der Berichterstatter:

August Schuler

Der Vorsitzende:

Willi Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr, Drucksache 17/2233, in seiner 10. Sitzung, die in gemischter Form mit Videokonferenz stattfand, am 7. April 2022. Im Rahmen dieser Beratung erfolgte auch die Aussprache über die Mitteilung Drucksache 17/2236.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr trug vor, das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ziele darauf ab, Verbindungen in Europa möglichst einheitlich zu gestalten. Verkehrsnetze sollten über die Grenzen hinweg aufeinander abgestimmt sein und zusammenpassen.

Mit dem jetzt vorliegenden Vorschlag zur Novellierung der TEN-V-Verordnung werde versucht, die Ziele des Green Deals, der eine große Herausforderung für die Gestaltung des Verkehrssektors sei, miteinzubeziehen. Bisher hinke der Verkehrssektor beim Klimaschutz eher hinterher. Im Vordergrund stehe dabei insbesondere der Ausbau des europäischen Schienenverkehrs, aber auch der Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Da bedeutende Verkehrsachsen in Baden-Württemberg Bestandteile des TEN-V-Netztes seien, wirke sich der EU-Vorschlag auch wesentlich auf Baden-Württem-

berg aus. Das betreffe beispielsweise die Rheintalbahn, die schon länger auf den Ausbau warte.

Überdies spielten nun städtische Knoten, Urban Nodes, eine größere Rolle. Bisher habe sich Europa um die großen Netze gekümmert. Für lokale und regionale Verbindungen seien die lokalen und regionalen Ebenen zuständig gewesen. Es habe sich jedoch gezeigt, dass damit der Anspruch, europäische Netze zu schaffen, zu kurz springe, weil Netze ohne Anbindungen an regionale und städtische Verkehrsinfrastruktur nicht funktionierten.

Außerdem seien in Verdichtungsräumen die transnationalen Netze im Hinblick auf die Abstimmung, Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung auch auf konsistente Daten der kommunalen, regionalen und landesweiten Ebenen angewiesen. Nur so könne eine integrierte Steuerung betrieben werden. Die städtischen Verdichtungsräume würden jetzt verstärkt in den Blick genommen, weil dies für eine konsistente Infrastruktur erforderlich erscheine.

An die städtischen Knotenpunkte würden mehrere Anforderungen gestellt, so z. B. die Erstellung eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) bis 2025. In diesem Zusammenhang sei es das Anliegen des Verkehrsministeriums, dass das, was in vielen der betroffenen Städte in den letzten Jahren mit den Klimamobilitätsplänen aufgegleist worden sei, als SUMP anerkannt werde. Insofern setze sich das Ministerium im Bundesrat dafür ein, dass Doppelaufwendungen vermieden werden sollten, indem schon bestehende oder sich in Erarbeitung befindliche Planwerke als SUMP anerkannt würden. Insgesamt sei der Ansatz der systematischen Konzeption jedoch sehr zu begrüßen.

Es sollte allerdings darauf geachtet werden, dass die Europäische Union nicht zu stark in die Bundesplanung eingreife. Was nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sei, sollte auch nicht von der Europäischen Union aufgezungen werden.

Das sei mit eine der Motivationslinien, warum nach Ansicht des Bundes die Strecke Freiburg–Colmar nicht im Interesse des Nationalstaates sei. Damit würde die EU in deutsche Finanzhoheit eingreifen. Wenn die EU diesen regionalen Lückenschluss in die Planung aufnehme, würde das möglicherweise die Priorisierung der Ausbaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans ändern, die das Parlament auf Bundesebene beschlossen habe.

Daher tue sich Baden-Württemberg gerade schwer, den Bund dazu zu bewegen, sich für die Strecke Freiburg–Colmar einzusetzen. Baden-Württemberg versuche derzeit auf allen Ebenen – auch gemeinsam mit Frankreich –, auf Bundesebene dafür zu werben, die Missing Links doch noch mit aufzunehmen. Zwar verweise der Bund auf eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), doch zum einen seien GVFG-Mittel relativ begrenzt, und zum anderen sei dies keine Lösung für die französische Seite. Frankreich habe aber klar signalisiert, dass es die Strecke nicht ohne europäische Förderung finanziere, auch wenn dann vielleicht ein niedrigerer Ausbaustandard gewählt werden könnte, als dies bei transeuropäischen Netzen möglich sei.

Während sich Land und Bund in einem Interessenkonflikt befänden, stehe die europäische Ebene auf dem Standpunkt, dass eine Förderung der Strecke über TEN-V von beiden Mitgliedsstaaten beantragt werden müsse. Ansonsten werde die Strecke nicht aufgenommen. Es werde niemandem etwas aufgezwungen. Insofern müsse der Wunsch an den Bund adressiert werden. Dafür setze sich das Ministerium ein. In diesem Zusammenhang sei auch der zur Drucksache 17/2236 vorgelegte Antrag des Abg. Josef Frey u. a. GRÜNE, der Abg. Sabine Hartmann-Müller u. a. CDU, des Abg. Nicolas Fink u. a. SPD und der Abg. Alena Trauschel u. a. FDP/DVP, der dem Ganzen noch mal Nachdruck verleihe, sehr zu begrüßen.

Der Vorsitzende merkte an, die transeuropäischen Verkehrsnetze seien seit Jahrzehnten bekannt. Es entstehe jedoch der Eindruck, dass jetzt von der europäischen Seite tiefer gegriffen werde – bis hin zu dem, was urbane Mobilität anbelange, Stichwort SUMP. Auch ein Verwaltungsstrang werde aufgebaut. Da stelle sich durchaus die Frage, inwieweit regulierend eingegriffen werde. Doch sei auch der Bund diesbezüglich durchaus wachsam.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte, zum einen gebe es zwischen Bund und Land den eben dargestellten Dissens. Zum andern sei Baden-Württemberg aber zuversichtlich, dass sich der Bund für die Anerkennung der Klimamobilitätspläne einsetzen werde. Baden-Württemberg sei an vielen Stellen auf einer Linie mit dem Bund. Bei vielen Punkten, die angelegt seien, sei die Frage der Finanzierung aber noch nicht im Detail heruntergegliedert. So würden beispielsweise höhere Anforderungen an die digitale Schiene gestellt. Zwar gebe es im Bund das Projekt „Digitale Schiene“, es sei aber fraglich, ob die Kosten für die Digitalisierung der Schiene über die dafür bereitgestellten Bundesmittel gedeckt seien. Doch sei generell überall die Absicht vorhanden, sich dafür einzusetzen und das zu gewährleisten.

Die vorgeschlagene Änderung der Verordnung sei selbstverständlich mit Finanzimplikationen verbunden. So kämen auf die Länder in der Durchführung planungs- und genehmigungsseitige Aufgaben zu.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD brachte vor, es sei nichts dagegen einzuwenden, wenn Verkehrsnetze verbunden würden, um so eine höhere Durchlaufgeschwindigkeit und eine Vereinheitlichung zu erreichen. Die finanzielle Seite sei ein anderes Thema. Diesbezüglich seien die unterschiedlichen Ebenen bereits angesprochen worden.

Ihn interessiere, ob das Vorhaben der EU mehr oder weniger zu einem Eingriff in die deutsche Gesetzgebung führe.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU legte dar, grundsätzlich solle durch das TEN-V-Verkehrsnetz ein effektives Netz der großen Linien aufgebaut werden. Es sei durchaus zu begrüßen, wenn die Anbindung an das TEN-V-Netz für die Mitgliedsstaaten zu einem Mehrwert führe.

Mit dem eingebrachten Antrag werde zum Ausdruck gebracht, dass die Stärkung der grenzüberschreitenden Mobilität gewollt sei, der Vorschlag zur Revision der TEN-V-Verordnung aber keine Aufnahme von regionalen grenzüberschreitenden Schienenstrecken und Lückenschlüssen vorsehe. Die Landesregierung werde ersucht, sich für ein passgenaues EU-Finanzierungsinstrument für grenzüberschreitende Lückenschlüsse wie die Strecke Freiburg–Colmar starkzumachen.

Auch auf der Delegationsreise des Ministerpräsidenten in Straßburg, an der sie teilgenommen habe, sei dieses wichtige Anliegen deutlich zur Sprache gekommen.

Eine Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP bat um Auskunft, wie hier die Förderung von Elektromobilität im Vergleich mit alternativen Kraftstoffen oder Wasserstoff aussehe. Sie merkte an, es sollte nicht zu einer einseitigen Bevorzugung einer Technologie kommen. Vielmehr brauche es auf Landes- bzw. EU-Seite eine möglichst technologieoffene Herangehensweise.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE wies darauf hin, während es sich bei der Mitteilung Drucksache 17/2233 lediglich um eine Mitteilung der Kommission handle, was nach seiner Einschätzung gerade auch mit Blick auf die Auswirkungen eher unverbindlich sei, beziehe sich die Mitteilung Drucksache 17/2236 auf einen EU-Vorschlag für eine Verordnung.

Was die Finanzierung der Missing Links am Oberrhein betreffe, so würde die deutsche Seite über die Förderung nach dem GVFG möglicherweise tatsächlich weiterkommen. Doch helfe ein Zug, der nur bis zur Mitte der Rheinbrücke fahren könne, niemandem weiter. Auch dieses Argument sollte in der Diskussion bedacht werden.

Insgesamt sei sehr zu begrüßen, dass sich das Ministerium für eine Reduzierung des Planungs- und Verwaltungsaufwands einsetze, indem es sich dafür verwende, dass Klimamobilitätspläne, die es in den meisten betroffenen Städten bereits gebe oder die gerade erstellt würden, als SUMP anerkannt würden. Vom Geiste her seien diese sich nicht fremd.

Was den eingebrachten Antrag betreffe, so danke er den anderen demokratischen Fraktionen im Ausschuss für die gute Zusammenarbeit.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD zeigte auf, der gemeinsame Antrag sei ein Beispiel, wie das Miteinander in einem gemeinsamen Europa vorzustellen sei, wenn in Brüssel über die Bundesregierung, aber auch die Bundesländer und die Regionen der große Rahmen gelinge. So habe das Bundesland beispielsweise gerade bei den Missing Links mehr Know-how, als Berlin das haben könne, und sollte auch auf den Lückenschluss hinweisen. Bei Anträgen, die sinnvoll seien, werde gern zusammengearbeitet. Das sei ein erster Schritt gewesen. Doch hätte er sich gewünscht, dass dieses Miteinander schon früher beginne.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU äußerte, es sei vor allem mit Blick auf die alternativen Kraftstoffe selbstverständlich, dass die großen transeuropäischen Schienennetze an den Green Deal und an die EU-Klimagesetzgebung angepasst würden. Sechs von neun TEN-V-Kernnetzkorridoren verliefen durch das Transitland Deutschland.

Die letzten Monate sei viel darüber diskutiert worden, dass Verfahren zur Genehmigung von Windkraftanlagen beschleunigt werden müssten. Eine Beschleunigung sei in dieser Dekade auch bei Schienenvorhaben dringend geboten. Deshalb interessiere ihn, ob die EU vor allem im Hinblick auf die Planungen ein Zeitziel vorgebe. Seines Erachtens könne sich niemand mehr Planungszeiten von zehn bis 15 Jahren leisten. Die Rheintalstrecke sei bereits angesprochen worden. Eine andere große Thematik, die er seit Jahren beobachte, sei die Zulaufbahn zum Brennerbasistunnel.

Der parlamentarische Staatssekretär für Digitales und Verkehr im Bund, der ebenfalls Beauftragter für den Schienenverkehr sei, strebe an, den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25 % zu erhöhen. Dem müsse beim Ausbau des Schienennetzes auch Rechnung getragen werden. Hier seien noch viele Themen offen. Da bedürfe es eines langen Atems.

Der Vorsitzende erkundigte sich, ob der geplante Güterumschlagsplatz in Lahr auch Teil eines solchen Konzepts sei.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr führte aus, einige Güterumschlagsplätze seien in der Tat Teil des Konzepts. Die Frage, was im Bereich des Güterverkehrs passiere, habe jetzt ebenso wie die Zusammenführung mit dem Schienenverkehr eine größere Aufmerksamkeit bekommen, weil manche Trassen und Strecken den gleichen Korridor bedienten und Konflikte zwischen schnellen und langsamen Zügen aufträten. Das werde in der Verordnung systematisch adressiert. Darüber sollte nachgedacht werden.

Was die Planungsbeschleunigung bzw. die Zeitpläne betreffe, so gebe es mittlerweile ein differenziertes Bild, was 2030, 2040 und 2050 fertig sein solle. Das sei der europäische Anspruch. Doch auch hier gelte, dass nicht alles, was geplant sei, auf Bundesebene auch mit Personal- und Finanzressourcen so unterfüttert sei, dass, selbst wenn alle Rechtsverfahren rechtzeitig abliefen, der Zeitplan auch gewährleistet werden könne. Die Absichtserklärung, ein Netz aufzubauen, und die Umsetzung seien nicht immer deckungsgleich. Das zeige sich schon an der Rheintalbahn.

Überlegungen in Richtung Planungsbeschleunigung seien auch schon unter der letzten Bundesregierung auf der Agenda gewesen. Beim Ausbau der Windkraft sei jetzt gerade ein entsprechender Prozess abgeschlossen worden. Für solche Planungsbeschleunigungsinitiativen brauche es einen gewissen politischen Druck. Die Interessen vor Ort müssten mit einbezogen werden. Konfliktlagen seien weiter vorhanden. All das müsse sinnvoll angegangen werden. Insofern sei es für die politische Seite immer eine Herausforderung, vor Ort zu vertreten, dass die Planung beschleunigt werden solle.

Was ein Eingreifen in die Gesetzgebung betreffe, so werde die Thematik der SUMP in vielen Gegenden Baden-Württembergs, aber auch bundesweit und international bereits von unten sehr stark vorangetrieben. Eine konsistente nachhaltige Mobi-

litätspolitik brauche eine gewisse Flächendeckung. Wenn nur Modellkommunen entstünden und nur einzelne Kommunen hier aktiv wären, dann wäre die Wirkung in der Gesamtbilanz nicht ausreichend.

Auch die Anbindung der Netze an die regionale Infrastruktur sollte flächendeckend erfolgen. Dabei stelle sich auch die Frage, wo freiwilliges Appellieren für eine Bereitstellung der Mobilitätsdaten, die für eine Steuerung der intermodalen Mobilität erforderlich seien, ausreiche und wo es einen gewissen Mindeststandard brauche, damit Daten vorhanden seien. Das betreffe die SUMP-Thematik, die seines Erachtens eine sinnvolle Initiative sei, um die verschiedenen Hierarchieebenen gut zu verbinden.

Der Abgeordnete der Fraktion der AfD fragte nach, ob das nicht bedeute, dass das Exekutivrecht stark beeinflusst werde.

Der Vertreter des Verkehrsministeriums erläuterte, das sei eine separate Thematik. Das eine habe mit dem anderen nichts zu tun. Das sollte auch auseinanderdividiert werden. Das Ganze sei noch nicht so richtig durchdekliniert, dass es gefasst werden könnte. Das sei erst die Vorstufe für die Ausarbeitung. Für die verschiedenen Korridore der transeuropäischen Netze habe es schon immer Koordinationsgremien gegeben, die sich regelmäßig getroffen, ausgetauscht und abgestimmt hätten. Das sei vom Status her aber eher eine informelle Arbeitsgruppe gewesen. Die Europäische Union versuche nun, die Planungsbeschleunigung in dem Sinne voranzubringen, dass mehr Kompetenz auf die europäische Ebene verlagert werde, um nicht nur im Unverbindlichen zu bleiben und die Idee der transeuropäischen Netze nicht nur eine Idee sein zu lassen.

Zu diesem Zweck solle eine Korridorverwaltungsstruktur aufgebaut werden, deren Befugnisse noch nicht absehbar seien. Möglicherweise könne sie sich dann auch an niedrigere Ebenen, an ein Bundesland oder eine Kommune, eines Mitgliedslands direkt wenden. Fraglich sei dabei, ob das in Form eines Appells, einer Empfehlung oder eines Durchgriffsrechts im Sinne einer Finanzpriorisierung erfolgen würde, wonach Deutschland dann seinen Bundesverkehrsmittelplan prioritär auf das TEN-V-Netz ausrichten sollte, bevor irgendetwas anderes gebaut werden dürfte. Das wäre das andere Ende der Intensität. Das sei aus dem vorliegenden Entwurf aber noch nicht so richtig erkennbar.

Der eingebrachte Antrag ziele daher auch auf eine Ausgestaltung im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip ab. Das sei ein wichtiges Thema, das das Land im Blick behalten müsse.

Vermutlich wirke sich die Korridorverwaltung aber günstig auf eine Planungsbeschleunigung aus, weil sie die Durchgängigkeit der Netze besser im Blick habe als vier verschiedene korridorverantwortliche Regionen. Doch nehme das, wenn die Korridorverwaltung durchschlagkräftig sein solle, den anderen Ebenen Kompetenz weg. Hier müsse eine Abwägung vorgenommen werden.

Im Übrigen würden sowohl Elektro- als auch alternative Antriebe behandelt. Seines Erachtens sei das eine ausgewogene Mischung. Bei alternativen Kraftstoffen sei der Aufwand in der Regel nicht so groß, weil sie normale Leitungen nutzen könnten. Was Wasserstoff betreffe, so seien an den Knoten Wasserstofftankstellen vorgesehen. Insofern sei beides in einer ausgewogenen Weise im Blick. Auch setze sich das Ministerium mit verschiedenen Veranstaltern dafür ein, die „reFuels“ auf europäischer Ebene aktiv voranzubringen. Diesbezüglich sei das Ministerium in gutem Kontakt mit den Kommissionen.

Was die Missing Links betreffe, so machten die europäischen Kommissionen nicht viel Hoffnung auf ein Sonderfinanzierungsinstrument. Nichtsdestotrotz werbe das Verkehrsministerium in verschiedenen Gesprächen mit den Kommissionen und den Abgeordneten dafür, dass ein solches Sonderfinanzierungsinstrument wichtig und hilfreich wäre. Doch sei nicht davon auszugehen, dass dieses in absehbarer Zeit komme.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion GRÜNE brachte vor, in den Gesprächen – auch in Brüssel mit der Kommission – müsse deutlich gemacht werden, dass das

GVFG zwar ein gutes Instrument sei, es von der französischen Seite aber nicht genutzt werden könne. Bei grenzüberschreitenden Projekten brauche es grenzüberschreitende Förderinstrumente. Deswegen liege die Lösung in einer Förderung über TEN-V. Dann werde für die Gebietskörperschaften auch der Nutzen erkennbar.

Die Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP meinte, die Problematik rund um die TEN-V-Mittel liege vor allem in der binationalen Zusammenarbeit. Auf französischer Seite gebe es keine weiteren Mittel aus dem nationalen Haushalt für den Schienenausbau im transnationalen Raum. Auf deutscher Seite sehe es – Stichwort GVFG – anders aus. Da könnten die Projekte aus dem Bundeshaushalt finanziert werden, und da könnten dann auch die eigenen Maßstäbe angesetzt werden.

Das Motto sollte eigentlich lauten: Wer bestellt, bezahlt. Hier bestelle aber die EU hohe Standards, die für die regionalen Verkehre absolut unnötig seien, und bezahle dann nicht. Insofern habe sie da durchaus ein gewisses Verständnis, dass die alte Bundesregierung unter Unionsführung und auch die Hausleitung im damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keine EU-Mittel beantragt hätten. Denn eine EU-Förderung könne auch dazu führen, dass das Ganze für den deutschen Steuerzahler deutlich teurer werde, weil dann höhere Standards erfüllt werden müssten.

Die FDP/DVP sei dafür, dass sich die Landesregierung für das Einwerben möglichst hoher Zuschüsse aus der Connecting Europe Fazilität für deutsche Projekte einsetze, um so auch die europäische Verknüpfung durch die regionalen TEN-V-Strecken zu ermöglichen. Das Volumen sei dort bisher im Vergleich zu den geförderten Projekten des TEN-V-Netzes geradezu verschwindend gering. Für diese Förderung würden jedoch hohe Ansprüche gestellt. Unterm Strich würde der vom baden-württembergischen Ministerpräsidenten vorgeschlagene Weg die Umsetzung der Projekte verlangsamen und für den Steuerzahler verteuern. Das könne weder im Sinne der Bürgerinnen und Bürger noch im Sinne des Haushalts sein.

Deswegen werde gerade bei den Strecken Freiburg–Colmar, Rastatt–Hagenau und der Rheinbrücke zwischen Breisach und Neuf-Brisach eine Lösung angestrebt, die nicht von der Aufnahme ins TEN-V-Netz abhängt. Das sollte vielmehr eigenverantwortlich binational angepackt werden.

Die Finanzierung über das GVFG sei kein Problem. Der Topf sei im Gegensatz zur Connecting Europe Fazilität gut gefüllt. Eine Realisierung mit den hohen Vorgaben der TEN-V trage das Risiko, dass der Kosten-Nutzen-Faktor unter eins sein könnte. Dann wäre es illegal, das zu bauen.

Daher sollten die beiden Studien, die derzeit liefen, abgewartet werden. Die Bundesregierung werde ihrer Verantwortung aus dem Aachener Vertrag durchaus gerecht werden.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss für Europa und Internationales dem Plenum, von der Mitteilung Drucksache 17/2233 Kenntnis zu nehmen.

4.5.2022

Schuler