

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Europa und Internationales

**zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr
vom 18. Januar 2024
– Drucksache 17/6110**

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
hier: Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr und die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten
COM(2023) 702 final (BR 644/23)**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 18. Januar 2024 – Drucksache 17/6110 – Kenntnis zu nehmen.

24.1.2024

Der Berichterstatter:

Der Vorsitzende:

Niklas Nüssele

Willi Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet öffentlich die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr, Drucksache 17/6110, in seiner 28. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 24. Januar 2024.

Abg. Alena Fink-Trauschel FDP/DVP brachte vor, beim Thema „Kombinierter Verkehr“ müsse im Auge behalten werden, dass nicht weitere Bürokratie aufgebaut werde. Zum intermodalen Verkehr gebe es in Deutschland schon viele Gesetzesvorgaben, auch im Hinblick auf Berechnungen oder elektronische Frachtbeförderungsinformationen. Es wäre sehr bedauerlich, wenn jetzt Unternehmen der Zugang zum kombinierten Verkehr durch weitere bürokratische Hürden noch mehr erschwert werde. Denn der kombinierte Verkehr sei eine Möglichkeit, Güter insbesondere für lange Strecken von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Es sollte auch nicht sein, dass Grundentscheidungen nicht in der Richtlinie, sondern in irgendwelchen nachgeordneten delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten festgeschrieben würden.

Ausgegeben: 30.1.2024

1

Darüber hinaus dürften die auf nationaler Ebene derzeit schon vorhandenen Unterstützungsinstrumente wie z. B. die Förderung privater Investitionen in Terminals oder die ordnungsrechtliche Privilegierung des kombinierten Verkehrs nicht durch Bestimmungen der Richtlinie wie z. B. eine sehr restriktive und bürokratische Definition des kombinierten Verkehrs konterkariert werden. Die Erfolge, die in Deutschland in diesem Bereich bereits erzielt worden seien, dürften nicht zunichtegemacht werden.

Abg. August Schuler CDU legte dar, der vorliegenden Mitteilung sei zu entnehmen, dass der EU-Richtlinienvorschlag auch auf Bundesebene eher kritisch gesehen werde. Der Vorschlag gehe mit einem Aufwuchs an Bürokratie einher. Auch stelle sich die Frage, ob es notwendig sei, dass die EU einen Bereich regle, der im Grunde schon national geregelt sei.

Natürlich sei dieses Thema für die EU ein Teil des Green Deals bzw. des Programms „Fit for 55“. Es gehe darum, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, Kosten zu senken, Transparenz zu erhöhen und mehr Informationen öffentlich bereitzustellen. Der EU-Vorschlag verfolge das Ziel, den kombinierten Verkehr und auch Güterterminals zu stärken. Das klinge zunächst sehr positiv. Doch bedeute der Vorschlag für Unternehmer und Betreiber intermodaler Güterterminals zusätzliche Berichtspflichten und ein Mehr an Bürokratie. Überdies sei die Stärkung des kombinierten Verkehrs und der Güterterminals bereits national geregelt. Daher sehe er diesen EU-Vorschlag eher kritisch.

Abg. Niklas Nüssle GRÜNE führte aus, die Zielsetzung der Richtlinie sei im Grunde sehr gut. Es sei auch nötig, die Richtlinie aus dem Jahr 1992 upzudaten. Der kombinierte Verkehr sei ein elementarer Teil einer nachhaltigen Logistikkette. In diesem Zusammenhang verweise er auch auf den KV-Terminal am Heilbronner Hafen.

Die grundsätzliche Idee, auch europaweit einheitliche Regelungen und in gewisser Weise einen Rahmen zu schaffen, damit die Kosten für den kombinierten Verkehr gesenkt werden könnten, sei gut. Auch die digitale Datenerfassung habe viel Potenzial.

Doch gerade die digitale Datenerfassung müsse unbürokratisch gestaltet werden. Einige Abschnitte im EU-Vorschlag liefen diesem Ziel eher entgegen. Das plakativste Beispiel sei, dass die im Richtlinienvorschlag vorgesehene neue Definition des kombinierten Verkehrs unter Umständen dazu führe, dass viele Verkehre, die derzeit kombinierte Verkehre seien, in Zukunft keine mehr wären. Es müsse daher aufgepasst werden, wie sich der EU-Vorschlag letztlich auf den kombinierten Verkehr auswirke.

Um die Dekarbonisierung des Güterverkehrs voranzutreiben, seien der kombinierte Verkehr und weitere Initiativen sehr wichtig. Da sollte auch die Wechselwirkung mit anderen Bereichen wie dem TEN-V-Netz, der Schienenkompatibilität von Fahrzeugen usw. nicht vergessen werden.

Das Black Forest Terminal in Horb-Heiligenfeld, das in Rekordzeit hochgezogen worden sei und das auch gut funktioniere, sei ein positives Beispiel, das zeige, wie schnell Ziele erreicht werden könnten, wenn auf kombinierten Verkehr gesetzt werde. Das sei ein gemeinsamer Kraftakt aller politischen Ebenen.

Abg. Katrin Steinhilb-Joos SPD zeigte auf, die Klimaschutzziele, die der EU-Vorschlag verfolge, korrespondierten durchaus mit denen der Bundesregierung. Es bestehe Einigkeit darin, dass Treibhausgasemissionen zwingend reduziert werden müssten. Sie sehe eher Probleme im Hinblick auf den Bürokratieaufwuchs, das Subsidiaritätsprinzip und die Verhältnismäßigkeit. Diese Hürden müssten überwunden werden, damit die Möglichkeiten, die darin lägen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit anderer Verkehrsarten erhöht würden und noch mehr auf Schiff und Schiene umgestiegen werde, auch genutzt würden.

Abg. Michael Joukov GRÜNE wies darauf hin, es gebe mannigfaltige Möglichkeiten, den Umstieg zu erleichtern, allen voran der Ausbau der Neckarschleusen. Das KV-Terminal in Heilbronn verdiene sein Geld momentan mit den Liegege-

bühren anderer Schiffe, weil es nicht praktikabel sei, in Mannheim umzuladen und bis Heilbronn zu fahren, und weil die Rheinschiffe zu lang für den Neckar seien. Dieses Problem sollte subsidiär auf Bundes- und Landesebene endlich angegangen werden.

Abg. Alena Fink-Trauschel FDP/DVP äußerte, laut Koalitionsvertrag auf Bundesebene solle bei KV-Terminals der Zu- und Ablauf bis maximal 50 km von der Lkw-Maut freigestellt werden. Die dafür erforderliche europarechtliche Grundlage fehle derzeit noch. Sie bat um Auskunft, ob es Planungen gebe, die Eurovignetten-Richtlinie entsprechend zu ändern.

Die Vertreterin des Ministeriums für Verkehr sagte zu, die Antwort im Nachgang bereitzustellen.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss für Europa und Internationales dem Plenum, von der Mitteilung Drucksache 17/6110 Kenntnis zu nehmen.

29.1.2024

Nüssle