



Kurzprotokoll der 70. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 24. April 2024, 09:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1*) Seite 8

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und
Verkehr

auf Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN und FDP

**zum aktuellen Sachstand beim bidirektionalen
Laden**

Selbstbefassung 20(15)SB-150

Tagesordnungspunkt 2 Seite 10

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Federführend:
Verkehrsausschuss

**Nationale Hafenstrategie fertigstellen –
Finanzierung verbindlich zusagen**

Mitberatend:
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

BT-Drucksache 20/10385

Berichterstatter:
Abg. Uwe Schmidt [SPD]



Tagesordnungspunkt 3

Seite 13

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

**über die Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom
17./18. April 2024**

Selbstbefassung 20(15)SB-152

Tagesordnungspunkt 4

Seite 18

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

auf Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Zukunft des von der Bundesregierung geplanten
Ausbau- und Modernisierungspakts**

Selbstbefassung 20(15)SB-153

Tagesordnungspunkt 5

Seite 8

a) **Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss - im Namen der Union - des Abkommens zwischen der Europäischen Union einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits zur Festlegung von Sicherheitsverfahren für den Start von Galileo-Satelliten vom Hoheitsgebiet der USA aus**

KOM(2024)85 endg.; Ratsdok.-Nr. 6972/24

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Auswärtiger Ausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Digitales

Berichterstatter:
Abg. Dirk Brandes [AfD]

b) **Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung - im Namen der Union - und die vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits zur Festlegung von Sicherheitsverfahren für den Start der Galileo-Satelliten vom Hoheitsgebiet der USA aus**

KOM(2024)86 endg.; Ratsdok.-Nr. 6974/24

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Auswärtiger Ausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Digitales

Berichterstatter:
Abg. Dirk Brandes [AfD]



Tagesordnungspunkt 6

Seite 8

Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), des Ballastwasser-Übereinkommens, des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) zu vertreten ist

KOM(2024)74 endg.; Ratsdok.-Nr. 6829/24

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Berichterstatter:
Abg. Michael Kruse [FDP]

Tagesordnungspunkt 7

Seite 8

Beschluss des Verkehrsausschusses über die Übersendung von Untersuchungswünschen an das Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB)

Selbstbefassung 20(15)SB-154



Tagesordnungspunkt 8*)

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Fußball-EM 2024 – Volle Unterstützung für ein neues Sommermärchen

BT-Drucksache 20/10068

Federführend:
Sportausschuss

Mitberatend:
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für Kultur und Medien
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Berichterstatter:
Abg. Bernd Reuther [FDP]

Tagesordnungspunkt 9

Seite 9

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen

Unsere Zukunft sichern

Europas Klimaziel für 2040 und Weg zur Klimaneutralität bis 2050 für eine nachhaltige, gerechte und wohlhabende Gesellschaft

KOM(2024)63 endg.; Ratsdok.-Nr. 6291/24

Federführend:
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:
Abg. Stefan Gelhaar [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Tagesordnungspunkt 10

Seite 9

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat **EU-Fortschrittsbericht über den Klimaschutz 2023**

KOM(2023)653 endg.; Ratsdok.-Nr. 14650/23

Federführend:
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:
Rechtsausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für Digitales
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:
Abg. Stefan Gelhaar [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Tagesordnungspunkt 11

Seite 9

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Deutscher Aufbau- und Resilienzplan

BT-Drucksache 19/29682

Federführend:
Haushaltsausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Inneres und Heimat
Rechtsausschuss
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Ausschuss für Gesundheit
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für Digitales
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:
Abg. Dr. Christoph Ploß [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 12

Seite 9

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

BT-Drucksache 20/8290

Federführend:
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:
Rechtsausschuss
Finanzausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:
Abg. Dirk Brandes [AfD]

b) Unterrichtung durch die Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

- 20/8290 -

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

BT-Drucksache 20/8670

Federführend:
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:
Rechtsausschuss
Finanzausschuss
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Berichterstatter:
Abg. Dirk Brandes [AfD]



Tagesordnungspunkt 13

Seite 21

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

auf Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Nationales Mobilitätskonzept für die Fußball-Europameisterschaft 2024

Selbstbefassung 20(15)SB-155

Tagesordnungspunkt 14

Seite 9

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftsrechtlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung

BT-Drucksache 20/8657

Federführend:

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Verkehrsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:

Abg. Dr. Christoph Ploß [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 15

Seite 10

Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Für starke Quartiere, ein attraktives Lebensumfeld und ein gutes Leben in der Nachbarschaft – Die Städtebauförderung

BT-Drucksache 20/6711

Federführend:

Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Mitberatend:

Sportausschuss

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Verkehrsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Ausschuss für Kultur und Medien

Ausschuss für Digitales

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Haushaltsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Dr. Dirk Spaniel [AfD]

*Die mit *) gekennzeichneten TOP wurden vertagt bzw. abgesetzt.*

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	Bareiß, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Ößner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Rixinger, Bernd	Latendorf, Ina



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der **Vorsitzende** begrüßt die Anwesenden zur 70. Sitzung des Verkehrsausschusses und teilt mit, dass sich Abg. Uwe Schmidt entschuldigt hat.

Des Weiteren gratuliert er Abg. Jürgen Lenders und Bundesminister Dr. Volker Wissing nachträglich zum Geburtstag.

Er kündigt an, dass er die Sitzung heute bereits gegen 12:15 Uhr verlassen werde, weil er als Podiumsgast auf der Messe Bus2Bus geladen sei. Abg. Thomas Bareiß werde dann die Sitzungsleitung übernehmen, da auch die stellvertretende Vorsitzende, Abg. Slawik, an der Sitzung nicht bis zum Ende teilnehmen könne.

Er trägt die Vorschläge der Fraktionen für den Ablauf der heutigen Ausschusssitzung vor.

Tagesordnungspunkt 1

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

auf Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

zum aktuellen Sachstand beim bidirektionalen Laden

Selbstbefassung 20(15)SB-150

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Tagesordnungspunkt wird mit den Stimmen aller Fraktionen vertagt.

Tagesordnungspunkt 5

a) Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss - im Namen der Union - des Abkommens zwischen der Europäischen Union einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits zur Festlegung von Sicherheitsverfahren für den Start von Galileo-Satelliten vom Hoheitsgebiet der USA aus

KOM(2024)85 endg.; Ratsdok.-Nr. 6972/24

b) Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung - im Namen der Union - und die vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits zur

Festlegung von Sicherheitsverfahren für den Start der Galileo-Satelliten vom Hoheitsgebiet der USA aus

KOM(2024)86 endg.; Ratsdok.-Nr. 6974/24

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die Vorlagen auf Ratsdok.-Nr. 6972/24 und 6974/24 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 6

Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der 81. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meerestamswelt und der 108. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), des Ballastwasser-Übereinkommens, des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen), des Internationalen Codes für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), des Internationalen Codes für das erweiterte Programm von Untersuchungen während der Besichtigung von Massengutschiffen und Öltankschiffen von 2011 (ESP-Code 2011), des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code), des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (FSS-Code) und des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) zu vertreten ist

KOM(2024)74 endg.; Ratsdok.-Nr. 6829/24

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 6829/24 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 7

Beschluss des Verkehrsausschusses

über die Übersendung von Untersuchungswünschen an das Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB)



Selbstbefassung 20(15)SB-154

Der **Vorsitzende** informiert, dass von den fünf Fraktionen Vorschläge für Untersuchungswünsche des Verkehrsausschusses an das TAB vorliegen, welche als Ausschussdrucksachen 20(15)250 bis 20(15)254 (**Anlagen 1-5**) verteilt wurden. Er berichtet, dass man sich in der letzten Obleuterunde am 10. April darauf verständigt hat, alle fünf Fraktionsvorschläge an den federführenden Bildungsausschuss zu übermitteln. Auf Nachfrage ergibt sich gegen das vorgeschlagene Vorgehen kein Widerspruch.

Tagesordnungspunkt 9

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen

Unsere Zukunft sichern

Europas Klimaziel für 2040 und Weg zur Klimaneutralität bis 2050 für eine nachhaltige, gerechte und wohlhabende Gesellschaft

KOM(2024)63 endg.; Ratsdok.-Nr. 6291/24

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 6291/24 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 10

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat

EU-Fortschrittsbericht über den Klimaschutz 2023

KOM(2023)653 endg.; Ratsdok.-Nr. 14650/23

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 14650/23 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 11

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Deutscher Aufbau- und Resilienzplan

BT-Drucksache 19/29682

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die Vorlage auf Drucksache

19/29682 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 12

a) **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

BT-Drucksache 20/8290

b) **Unterrichtung durch die Bundesregierung**

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes

- 20/8290 -

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

BT-Drucksache 20/8670

Der **Vorsitzende** informiert, dass die Koalitionsfraktionen zu dem Gesetzentwurf im federführenden Ausschuss einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(25)596 sowie einen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(25)594 neu eingebracht haben. Er erinnert an die Vereinbarung, über solche Anträge grundsätzlich nicht abzustimmen. Er stellt fest, dass sich auch für den vorliegenden Fall dagegen kein Widerspruch erhebt.

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD sowie der Gruppe Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/8290.

Der Ausschuss nimmt die Unterrichtung auf Drucksache 20/8670 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 14

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung

BT-Drucksache 20/8657

Der **Vorsitzende** berichtet, dass die Koalitionsfraktionen zu dem Gesetzentwurf im federführenden Ausschuss Anträge eingebracht haben. Aufgrund



der bereits erfolgten Beschlussfassung zu einem Teil dieses Gesetzentwurfs im Dezember letzten Jahres schlägt er vor, in diesem Fall auch über die Anträge abzustimmen.

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke die Annahme des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(25)593 (**Anlage 6**).

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU sowie der Gruppe Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/8657 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(25)593.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(25)607 (**Anlage 7**).

Tagesordnungspunkt 15

Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Für starke Quartiere, ein attraktives Lebensumfeld und ein gutes Leben in der Nachbarschaft – Die Städtebauförderung

BT-Drucksache 20/6711

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Antrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Drucksache 20/6711.

Tagesordnungspunkt 2

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Nationale Hafenstrategie fertigstellen –

Finanzierung verbindlich zusagen

BT-Drucksache 20/10385

Abg. **Mathias Stein** (SPD) – Berichterstatter – trägt den Inhalt der Vorlage vor. Er äußert, dass die von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Hafenstrategie wichtige Punkte für Gesamtdeutschland enthalte. Aus Sicht seiner Fraktion sei es wichtig, dass das Thema „Hafenarbeit“ stärker adressiert werde. Es gehe um gute und gesicherte Beschäftigung, die stärker in den Fokus zu nehmen sei. Diesbezüglich fragt er die Bundesregierung, inwieweit sie die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften in den deutschen Häfen aufrechterhalten wolle, was sie dort unterstütze und wie sie die Bestrebungen einiger Bundesländer unterstützen könne, dass Laschen als Hafenarbeit gewertet werde und dass die gefährliche Tätigkeit eines Festmachers in einer eigenen Ausbildungsordnung geregelt werde.

Er begrüße es sehr, dass in der Nationalen Hafenstrategie deutlich herausgearbeitet worden sei, dass sie nicht nur die Seehäfen, sondern auch die Binnenhäfen betreffe. Er stellt die Frage, wie die Bundesregierung jetzt plane, diesen Prozess mit den Akteuren weiter zu gestalten und wie der Deutsche Bundestag eingebunden werden könne. Ferner wolle er wissen, welche Rolle die Themen „Sicherheit“ und „Resilienz“ dabei spielten.

Er berichtet, die CDU/CSU-Fraktion wolle mit ihrem Antrag auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken. Er fragt die Bundesregierung, inwieweit die Breite der Ausbildung in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hinsichtlich der Nautik verstärkt werde. Man beobachte, dass es insbesondere bei Lotsen zu personellen Engpässen komme.

Abg. **Dr. Christoph Ploß** (CDU/CS) merkt an, dass die Sachverständigen in der öffentlichen Anhörung zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion deutlich gemacht hätten, dass die Nationale Hafenstrategie „keine Kaimauern saniere“ und die Inhalte dieser Strategie daher nicht ausreichten. Man benötige dringend die 400 Millionen Euro Hafenlastenausgleich, damit die deutschen Seehäfen im Vergleich zu Rotterdam, Antwerpen, Danzig oder anderen europäischen Häfen auf Dauer wettbewerbsfähig seien. Er fragt die Bundesregierung, ob sie beabsichtige, dieses Geld zur Verfügung zu stellen.



Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) äußert, dass im Antrag der CDU/CSU-Fraktion drei wesentliche Punkte fehlten: Resilienz im Schienennetz sowie sozialbeschäftigte relevante und ökologische Aspekte. Auffällig finde sie zudem, dass der Hafenhinterlandverkehr der Seehäfen kaum thematisiert werde. Die Union benenne vorrangig die A26 Ost, A39, A281 und die E233. Beim Ausbau von Schienenstrecken würde nur die Alpha-E-Trasse aufgeführt. In den Anhörungen und auch in den anschließenden Gesprächen sei sehr deutlich geworden, dass die Hafenhinterlandanbindung auf der Schiene eine wesentliche Forderung der Hafenindustrie sei. Die deutschen Seehäfen hätten im europäischen Vergleich einen erfreulich hohen Bahnanteil beim Weitertransport ins Hinterland. Im Falle von Hamburg und Bremen seien das über 50 bzw. rund 60 Prozent, was weiter ausgebaut werden müsse. Für den Weitertransport der gebündelten und hohen Transportmengen in den Häfen sei die Schiene der Verkehrsträger erster Wahl.

Vor dem Hintergrund der mit der Nationalen Hafenstrategie verfolgten Stärkung der Häfen und der übergeordneten verkehrs- und klimapolitischen Ziele ergäben sich für eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur im Hinterland der deutschen Seehäfen folgende Handlungsfelder: Erstens der Aus- und Neubau von Hauptabfuhrstrecken des Seehafenhinterlandverkehrs. Das bedeute die Be seitigung bestehender Engpässe im Schienennetz und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Verlagerung von Lkw-Verkehr zwecks Erreichung der Klimaziele. Zweitens der Ausbau von Ausweich- und Entlastungsstrecken zur Schaffung leistungsfähiger Ausweichstrecken im Falle von Groß störungen im Netz oder baustellenbedingten Sper rungen. Ferner sei es erforderlich, Kapazitätsreser ven für weitere Verkehrsverlagerungen zu schaffen. Die Nationale Hafenstrategie führe dazu wie folgt aus: „Der Schienengüterverkehr ist als zentraler Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen in allen zentralen verkehrspolitischen Instrumenten des Bundes und der Länder explizit zu verankern, ins besondere auch bei der Ausgestaltung des Deutschlandtaktes.“

Im Weiteren kommt sie auf die Generalsanierung des Hafen Lübecks zu sprechen. Dort gebe es drei relevante Bahnstrecken, nämlich Hamburg-Lübeck, Lübeck-Bad Kleinen und Lübeck-Büchen-Lüneburg. Lübeck-Bad Kleinen und Lübeck-Büchen

seien nicht elektrifiziert. Wenn diese Strecken jetzt ausgebaut würden, bedeute dies, dass es eine Überlappungszeit von Sperrung und Ausbau von ca. fünf bis sechs Monaten geben werde.

Abg. **René Bochmann** (AfD) sagt, dass der Antrag insgesamt in die richtige Richtung ziele. Es gehe darum, eine tragfähige Lösung für die Köhlbrand querung zu unterstützen und die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals auf hohem Niveau si cherzustellen. Das seien ebenfalls AfD-Forderungen. Auch wenn man den im Antrag aufgeführten Ausbau von Offshore-Windenergieanlagen, den Im port von flüssigen und verflüssigten Energieträgern sowie die inflations- und preistreibende Defossili sierung kritisch sehe, sei der Antrag dennoch ins gesamt überwiegend geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen und Häfen zu stärken. Dass Deutschland, wie in der Anhörung am 8. April erwähnt, ab Windstärke 6 keine Möglichkeit habe, mit deutschen Schleppern einen Havaristen aus einem Windpark auf See zu ziehen, sollte nicht unbeachtet bleiben. Der Erhalt des Seelotsenwesens hingegen und die Förderung der nautischen Hoch schulen sowie der Seefahrtsschulen und der nau tisch-technischen Ausbildungsberufe lägen der AfD-Fraktion ebenso am Herzen. Hier tue die Bun desregierung zu wenig, handle zu spät und sei zu erfolglos, weil an das Thema mit völlig falschen Prioritäten herangegangen worden sei. Da der vor liegende Antrag trotz der kritisch gesehenen Punkte eine Verbesserung zum Ist-Zustand darstelle, stimme man ihm ausdrücklich zu.

Abg. **Michael Kruse** (FDP) führt aus, dass die Na tionale Hafenstrategie ein Instrument sei, welches die Bundesregierung – unabhängig von ihrer politischen Besetzung – regelmäßig anwende, um auf ei nem politischen Gebiet, auf dem im Wesentlichen die Länder zuständig seien, einen übergeordneten Rahmen zu spannen und damit eine gute Perspek tive für die Häfen Deutschlands zu schaffen. Die letzten fünf Jahre hätten gezeigt, wie sehr die Häfen ein Instrument seien, um Krisen abzuwenden. Da sei zunächst die Corona-Krise gewesen, in der die Häfen offen geblieben seien und sie damit einen wesentlichen Bestandteil zur Sicherung von Liefer ketten gestaltet hätten. Des Weiteren erwähnt er die durch den russischen Angriff auf die Ukraine aus gelöste Energiekrise und die enorme Geschwindig keit, die man mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz an den Tag gelegt habe, um über die Häfen die



Energieprobleme abzuwenden. Das habe allen in diesem Land gezeigt, dass die Häfen keine „norddeutsche Hobbyveranstaltung“, sondern existenziell seien, um die wirtschaftliche Entwicklung im Land voranzutreiben.

Die Nationale Hafenstrategie gehe auf viele wesentliche Themengebiete ein, etwa die Infrastrukturerwicklung. Es freue ihn sehr, dass das Thema „Sedimentmanagement“ in Abstimmung zwischen Bund und Ländern vertieft angegangen werde. Das sei ein exemplarisches Beispiel dafür, wie man mit einer besseren Kooperation der Verwaltungen von Bund und Ländern hunderte Millionen Euro Steuerzahlergeld einsparen könne.

Er denke, man habe auch in wesentlichen Themenfeldern, die die Menschen in diesem Land im Moment sehr umtrieben, wichtige Fortschritte erzielt. Gerade das Themengebiet der Bekämpfung der organisierten Kriminalität sei jetzt ein wichtiges Thema. Insbesondere dem Drogenschmuggel setze man wirksame Maßnahmen entgegen. Es sei auch weiterhin wichtig, dass Bund und Länder in diesem Bereich zusammenarbeiteten.

Zum Thema „Finanzen“ äußert er, dass er sehr daran interessiert sei, zu erfahren, warum die Union 16 Jahre lang die Rahmenzuweisungen an die Länder nicht habe erhöhen können. Er stelle allerdings fest, dass, wenn es um konkrete Ausbauten gehe, wie etwa in Cuxhaven, der Bund liefere. In Cuxhaven werde man drastisch ausbauen, auch um die Offshore-Windziele zu erreichen. Das zeige, dass, wann immer der Bund tatsächlich gefordert sei, er auch zur Stelle sei, was für die gesamte Bundesregierung gelte.

Abg. **Bernd Rixinger** (Die Linke) erklärt, dass man dem Kernpunkt des Antrages, dass die Häfen mehr Bundesunterstützung benötigten, zustimme. Es sei auch nicht einzusehen, dass der Bund zwar an verschiedenen Flughäfen maßgeblich beteiligt sei, sich aber bei der bedeutenden Infrastruktur der Häfen eher „einen schlanken Fuß mache“. Er befürchte, dass auch die genannten 400 Millionen Euro nicht ausreichen werden, weil man – ähnlich wie bei der Bahn – einen enormen Sanierungsstau bei den Häfen habe und viele Wehre- und Hafenbefestigungen veraltet seien und grundlegend saniert werden müssten. Das erfordere einen deutlich höheren Aufwand als das, was die CDU/CSU-Fraktion in ihrem Antrag fordere. Insgesamt halte man den

Antrag für nicht geeignet, den Zukunftserfordernissen der Häfen gerecht zu werden. Er wolle dies an ein paar Beispielen festmachen. Im Antrag der Union kämen die Beschäftigten, von denen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung abgesessen, überhaupt nicht vor. Es sei aber ohne Zweifel eines der wichtigsten Themen, die Berufe hier attraktiver zu machen und die Arbeitsbedingungen attraktiver zu gestalten. Auch halte man die starke Wettbewerbsorientierung für falsch. Es werde notwendig sein, dass die Häfen stärker auf Kooperation setzen.

Die Forderung nach einer vereinheitlichen Anwendung der Tonnagesteuer sei ein richtiger Schritt. Aber eine Vereinheitlichung müsse eigentlich zur Überwindung von Privilegien der Tonnagesteuer führen. Darauf gehe der Antrag nicht ein. Man sei sich einig, dass man dringend bessere Hinterlandanbindungen der Seehäfen benötige. Aber es sei aus der Zeit gefallen, hier fast ausschließlich auf Straßen- und Autobahnbau zu setzen. Er finde es auch wenig hilfreich, wenn ständig auf die Versäumnisse der Vorgängerregierungen hingewiesen werde. Unter der aktuellen Bundesregierung sei, gerade was den Güterverkehr betreffe, so gut wie nichts geschehen. Dem Antrag der Union könne man aus den genannten Gründen nicht zustimmen.

PSts'n **Daniela Kluckert** (BMDV) betont die Bedeutung der Häfen Deutschlands, die unerlässlich für den Export des Landes seien. Deswegen sei es richtig, dass die Bundesregierung mit der Nationalen Hafenstrategie hierzu ein starkes Statement setze.

Zur Frage des Abg. Stein zu Aspekten der Ausbildung informiert sie, dass dies derzeit in Diskussion sei, insbesondere führe auch die Gewerkschaft ver.di diese Diskussion.

Die Bundesregierung habe aus der Nationalen Hafenstrategie 140 Maßnahmen abgeleitet, die jetzt in Arbeitsgruppen bearbeitet würden. Diese trafen sich im Mai, um weiter daran zu arbeiten. Auch der Beirat, der sich aus verschiedenen Bundesressorts, den Abteilungsleitungen in den Ländern und den Geschäftsführungen der Verbände zusammensetze, werde noch im Mai berufen. Am 7. Mai werde er sich treffen und seine Arbeit aufnehmen. Außerdem werde es eine Arbeitsgruppe Finanzierung unter der Federführung von Staatssekretärin Henkel geben, die sich ebenfalls Anfang Mai treffen werde.

Sie könne den Aussagen des Abg. Dr. Ploß nicht



zustimmen. Sie habe zur Nationalen Hafenstrategie in der Anhörung sehr positive Aussagen wahrgenommen. Insbesondere hätten sich der Verband der Binnenhäfen, aber auch der Verband der Reeder positiv zu dieser Strategie geäußert. Das zeige auch, wie eng man mit diesen Verbänden zusammenarbeitet.

Zur Finanzierung der Häfen führt sie aus, dass diese in der Zuständigkeit der Länder liege. Die Länder hätten in den vergangenen Jahren immer mehr Steuereinnahmen erhalten und müssten ihre Aufgaben damit tragen, wozu eben auch die Finanzierung der Häfen gehöre. Ein Hafen sei nicht nur eine Last, wenn man an die Sanierungsmaßnahmen denke, sondern es lebten ganze Städte davon.

Die von der Abg. Menge angesprochenen Hinterlandanbindungen seien ein echter Wettbewerbsvorteil, der natürlich ausgebaut werden müsse. Über einzelne Hinterlandanbindungen, insbesondere zum Hafen Lübeck, könne man noch einmal gesondert sprechen.

Sie bedanke sich bei Abg. Kruse, dass er Cuxhaven angesprochen habe. Auch Abg. Bochmann habe geäußert, wie wichtig die Möglichkeit für Offshore-Energieträger sei, hier anlanden zu können und ihre Produkte umzuschlagen. Sie sei sehr froh, dass es mit gemeinsamer Kraftanstrengung des BMWK, des BMDV und des Landes Niedersachsen gelungen sei, die Finanzierung für die Liegeplätze 5 und 7 in Cuxhaven zu schaffen. Das zeige auch, dass man projektbezogen helfen könne, um für das Land wichtige Projekte gemeinsam finanziell zu stemmen.

Abg. Rixinger habe die Kooperation der Häfen angesprochen. Auch der Bundesregierung sei es ein großes Anliegen, dass es eine stärkere Kooperation zwischen den Häfen gebe. Diese müsse natürlich auch von den Häfen gewünscht sein und von ihnen selbst kommen.

Abg. **Dr. Christoph Ploß** (CDU/CSU) fragt nach, ob es die 400 Millionen Euro Lastenausgleich für die Häfen geben werde und erkundigt sich nach dem Zeitplan der Arbeitsgruppe Finanzierung.

PSts'n **Daniela Kluckert** (BMDV) antwortet, dass die Arbeitsgruppe Anfang Juni tagen werde. Sie werde auch weit über dieses Jahr hinaus tagen, denn es gehe um einen fortlaufenden Prozess. Am Ende des Tages stünden die 38 Millionen Euro und

man stehe zu der Zusage, dass man auch projektbezogen Mittel zur Verfügung stellen werde. Die Finanzierung der See- und Binnenschifffahrt sei eine Angelegenheit, die über Legislaturperioden hinweg zu diskutieren sei.

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)258 (**Anlage 8**).

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/10385.

Tagesordnungspunkt 3

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

über die Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 17./18. April 2024

Selbstbefassung 20(15)SB-152

Schriftlicher Bericht des BMDV auf Ausschussdrucksache 20815)257 (**Anlage 9**)

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD) äußert, dass in der VMK viele wichtige Themen, insbesondere zum Themenkomplex „öffentlicher Personennahverkehr“ besprochen worden seien. Sie wolle sich in ihren Ausführungen aber auf andere Punkte konzentrieren, weil Fragen des ÖPNV noch in einem weiteren Tagesordnungspunkt dieser Sitzung besprochen würden.

Die VMK habe sich auch mit dem Schienenverkehr und dem Schienengüterverkehr beschäftigt und begrüße, dass die Bundesregierung – auch auf Initiative der Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten – die Einzelwagenförderung auf den Weg gebracht habe. Es gebe aber noch weitere Themen, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs beitragen, unter anderem die Digitale Automatische Kuppelung. Zum Thema „Trassenpreise“ seien Berichte angefordert worden. Beim Thema „Kombinierter Verkehr“ sei die Frage diskutiert worden, ob eine Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des



Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene möglich sei. Das sei wohl eine Diskussion, die auf EU-Ebene geführt werde. Sie fragt das BMDV, ob es dazu den Verhandlungsstand mitteilen könne und wie es die Möglichkeit einschätze, die Zu- und Abfahrten im Kombinierten Verkehr von der Maut zu befreien.

Es sei auch darüber gesprochen worden, wie die Schienenanbindung an neue Gewerbe- und Industriegebiete vorangetrieben werden solle. Das BMDV sei aufgefordert worden, Maßnahmen zur Unterstützung umzusetzen. Im Koalitionsvertrag sei festgehalten, dass bei jedem neu zu errichtenden Gewerbe- und Industriegebiet eine Gleisanbindung verpflichtend geprüft werden solle. Sie fragt diesbezüglich nach dem aktuellen Sachstand.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) äußert sich enttäuscht über die Ergebnisse der VMK. Ein entscheidendes Thema sei das Deutschlandticket gewesen, zu dem es in der kommenden Woche eine Sonderverkehrsministerkonferenz geben solle. Gerade die Busunternehmen seien verzweifelt und wütend, weil sie keine Planungssicherheit hätten. Auch die Zukunft der Finanzierung des ÖPNV sei ein Thema. Weitere offene Themen aus Sicht der Länder seien Radverkehr, Trassenpreisförderung durch den Bund und Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben. Er fragt das BMDV, wie es sich zur künftigen Finanzierung des Deutschlandtickets positioniere und ob es die Forderung der Länder teile, dass die dauerhafte Finanzierung über 2025 hinaus zügig geklärt werden müsse. Er fragt zudem, wie der Zeitplan zur dauerhaften Finanzierungsklärung aussehe.

Im Bericht stehe, dass sich das BMDV derzeit in engen Abstimmungen mit dem BMF befindet, wie die Änderung des Regionalisierungsgesetzes umgesetzt werden könne. Er fragt, was die „Knackpunkte“ seien und warum die Abstimmungen weiter andauerten, obwohl das bereits in der MPK im November, also vor einem halben Jahr, beschlossen worden sei. Ferner bittet er um Auskunft zum Zeitplan. Des Weiteren wolle er wissen, ob es seitens der Bundesregierung Pläne gebe, die Förderung von E-Bussen wieder hochzufahren, die 2024 gestrichen worden sei. Zur InfraGO erkundigt er sich nach dem Stand des geplanten Infraplans und ob es mittlerweile eine Eigentümerstrategie gebe.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betont, man es finde es begrüßenswert, dass sich alle

Länder darauf verständigt hätten, das Deutschlandticket über 2025 hinaus fortsetzen zu wollen. Das sei auch ein starkes Signal an den Bund, der sich jetzt damit auseinandersetzen müsse, wie es mit dem Deutschlandticket ab 2025 weitergehe. Aktuell stütze man sich vor allem auf Prognosen, was die Kosten angehe.

Die VMK und auch die MPK im letzten Herbst hätten sich darauf verständigt, dass es eine Überjährigkeit bei den Mitteln geben solle. Das, was letztes Jahr beim Deutschlandticket nicht verausgabt worden sei, solle dann noch dieses Jahr genutzt werden können, um den Preis auf 49 Euro zu stabilisieren. Dazu müsse das Regionalisierungsgesetz noch mal geändert werden. Sie fragt das BMDV, ob es diesbezüglich einen Zeitplan nennen könne. Das BMF habe wiederholt Genauigkeit und Transparenz bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel angemahnt. Das dies jetzt auch bei der Verwendung der Mittel für das Deutschlandticket gefordert werde, halte man nicht für richtig, weil für diese Mittel eine Spitzabrechnung vereinbart worden sei. Dementsprechend sei ab dem kommenden Jahr eine hohe Transparenz zu erwarten.

Zum Radverkehr führt sie aus, die Länder bemängelten, dass der Nationale Radverkehrsplan mit seinen aktuellen Maßnahmen nicht eingehalten werden könne. Im Hinblick auf die Kürzungen im Bundeshaushalt gebe es seitens der Bundesregierung aber Pläne, den Nationalen Radverkehrsplan einzuhalten und eine stärkere Verknüpfung von Radverkehr, ÖPNV und Bahn voranzubringen. Sie bitte dazu um eine Stellungnahme des BMDV.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD) äußert, dass es bei der VMK unter anderem um das Thema „Motorradlärm“ gegangen sei. Er fragt das BMDV, was dazu entschieden worden sei. Zur beschlossenen Aufstockung von Regionalisierungsmitteln würde ihn interessieren, welche Größenordnung dafür im Raum stehe und um welche Mittel es konkret gehe. Unter TOP 5 Punkt 7 der Tagesordnung sei das Thema „verbindliche Prüfung von Gleisanschlüssen bei Industrie- und Gewerbegebieten“ thematisiert worden. Dazu wolle er wissen, was dazu beschlossen worden sei, was der Tenor auf der Konferenz gewesen sei und welche Position das BMDV dazu vertrete. Abschließend stellt er die Frage, wie sich die finanziellen Forderungen der Länder auf den Verkehrshaushalt des Bundes auswirken.



Abg. **Valentin Abel** (FDP) äußert, dass er einen gemischten Eindruck in Bezug auf die Bewertung der VMK habe. Es sei durchaus erfreulich, dass das Deutschlandticket und seine Rolle für den öffentlichen Personennahverkehr ausdrücklich gewürdigt worden sei. Es gebe eine klare Willenserklärung seitens der Länder und des Bundes, dieses Ticket, das schon über elf Millionen Mal verkauft worden sei, nicht nur zu erhalten, sondern auch über das Jahr 2025 hinweg weiterzuentwickeln.

Negativ sehe er, dass am Ende der VMK eine lange Liste an „Wünsch dir was“ stehe, wo der Bund mehr Geld zahlen solle. Was man eigentlich benötigte, sei eine stärkere Kommunikation der Länder mit dem Bund, um gemeinsame Lösungen zu erreichen.

Sehr erfreulich sei wiederum, dass es innerhalb der Länder eine positive Stimmung gegenüber einem möglichen Infrastrukturfonds gebe, wie ihn Bundesminister Dr. Wissing vor einigen Wochen in der *Süddeutschen Zeitung* ins Gespräch gebracht habe. Das Thema sei sicherlich ein „dickes Brett“, aber er halte es für richtig und wichtig, in diese Debatte zwischen Bund und Ländern einzusteigen, um mittelfristig eine Lösung schaffen zu können, die der Infrastruktur in diesem Land einen soliden und planbaren Ausblick gebe.

Alles in allem bleibe von dieser VMK wenig Greifbares. Er fragt das BMDV, wie es die Forderungen der Länder zur Übertragbarkeit der Mittel des Deutschlandtickets einschätze. Vor diesem Hintergrund stellt er die Frage, welche Möglichkeiten das BMDV sehe, das Deutschlandticket in einem Verbund mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt zu betrachten und zu überlegen, wie man hier einerseits Effizienzgewinne heben und andererseits sicherstellen könne, auch der Bevölkerung gegenüber ein klares Zeichen zu setzen, dass dieses Ticket über 2025 hinaus dauerhaft auskömmlich finanziert werde.

Abg. **Bernd Rixinger** (Die Linke) äußert seine Einschätzung, dass es eine große Erschöpfung im Verkehrsbereich gebe. Einerseits gebe es Dauerblockaden zwischen Bund und Ländern, weil die Finanzierungsfragen nicht richtig gelöst würden. Andererseits existierten wenig ambitionierte Vorstellungen darüber, was die Ampel die letzten eineinhalb Jahre noch auf den Weg bringen wolle. Er halte den Vorstoß der Länder für eine langfristige

Finanzierung des Deutschlandtickets für außerordentlich sinnvoll. Im Übrigen benötige der gesamte Verkehrsbereich eine langfristige Finanzierungssicherheit, weil es mit der Mobilitätswende sonst nichts werde.

Im Bericht werde erwähnt, dass das Bündnis für moderne Mobilität ohne feste Strukturen, lediglich anlassbezogen, fortgeführt werden solle. An dessen Stelle soll ein nationales Unterstützungsprogramm „Nachhaltig mobil planen“ treten. Er bittet dazu um weitere Erläuterung durch das BMDV.

Die Frage der Trassenpreise sei wirklich nicht beantwortet. Er fragt, was das BMDV machen wolle, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße zu verbessern. Frau Dr. Nikutta habe bei ihrem Besuch im Ausschuss ausgeführt, dass es massive Verteuerungen beim Einzelwagenverkehr und vermutlich auch beim Güterverkehr geben werde, was sehr schädlich wäre. Zur Personalsituation im ÖPNV und auf der Schiene wolle er wissen, was das BMDV plane, um die entsprechenden Berufe attraktiver werden zu lassen. Zum Infrastrukturfonds interessiere ihn, ob es sich dabei um einen privaten Fonds mit Renditegarantien handeln bzw. welcher Art dieser Fonds sein solle. Ferner wolle er wissen, wer in diesen Fonds einzahlen solle.

PSts **Michael Theurer** (BMDV) erklärt, er gebe die Meinung der Landesverkehrsminister wieder, dass eine gute und konstruktive Gesprächsatmosphäre in der VMK geherrscht habe.

Zur Frage der Abg. Cademartori zum Schienengüterverkehr und zur Einzelwagenförderung führt er aus, dass für den Schienengüterverkehr in diesem Jahr trotz der Kürzungen sogar rund 290 Millionen Euro mehr vorgesehen seien, als ursprünglich im Haushalt für 2024 geplant gewesen sei. Insgesamt habe man für die nächsten vier Jahre über zwei Milliarden Euro vorgesehen. Davon entfielen 1,4 Milliarden Euro auf die Stärkung des Einzelwagenverkehrs für die Anlagenpreisförderung, insbesondere auf das neue Programm zur Betriebskostenförderung, das man ausführlich diskutiert habe. Außerdem gebe es die anteilige Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr, die bis 2028 verlängert werden können, mit rund 229 Millionen Euro, allein in diesem Jahr 200 Millionen Euro. Auch für die Modernisierung des Schienengüterverkehrs tue man einiges. Die Innovationsförderung durch das Bundesprogramm



Schienengüterverkehr liege 2024 bei rund 26 Millionen Euro. Auf europäischer Ebene kämpfe man dafür, für das Projekt der Digitalen Automatischen Kupplung EU-Fördermittel zu erhalten, um dies auszurollen. Schon heute könnten 98 Prozent der Zugkilometer im Schienenpersonenfernverkehr und über 90 Prozent im Schienengüterverkehr elektrisch erbracht werden. Es werde aber auch noch daran gearbeitet, dass man über das BSWAG und das Moderne-Schiene-Gesetz die Grundlagen weiter verbessere.

Zu der Frage der Mautbefreiung erklärt er, dass es nach seiner Kenntnis der jetzt gerade verabschiedeten Eurovignetten-Richtlinie nicht möglich sei, die Zuläufe auszunehmen, wofür man sich aber eingesetzt habe.

Abg. Donth habe das Thema Zukunft des Radverkehrs angesprochen. Beim Radverkehr gebe es eine Reihe von Förderprogrammen. Im Jahr 2024 stelle man 120 Millionen Euro für Radwege entlang der Bundesstraßen zur Verfügung. Außerdem habe man das Sonderprogramm Stadt und Land bis 2030 verstetigt und um 38,4 Millionen Euro erhöht. Damit stehe im Haushalt des BMDV in dieser Legislaturperiode ein Finanzrahmen von 2,91 Milliarden Euro für die Radverkehrsförderung bereit. Er halte aber fest, dass der Radverkehr originäre Aufgabe der Länder sei, da es nicht um überörtliche Verkehre, sondern um Distanzen unter 50 Kilometer gehe. Das sei auch das Abgrenzungskriterium, das der Bundesrechnungshof zugrunde lege.

Zum Förderprogramm Fahrradparkhäuser stellt er dar, dass man es geschafft habe, die Mittel, die im Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) enthalten gewesen seien, im Haushalt zu etatisieren, sodass das Programm Fahrradparkhäuser finanziert werden könne. Außerdem stünden bis 2030 nach derzeitigem Stand voraussichtlich 391 Millionen Euro für die Planung und den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung. Bisher seien bundesweit 41 Projekte mit insgesamt 105,3 Millionen Euro gefördert worden. Die von den Ländern geforderte Dynamisierung von Finanzhilfen sei mit Artikel 104b Absatz 2 Satz 7 Grundgesetz nicht vereinbar. Das heiße, dass die Wünsche aus der Verkehrsministerkonferenz aufgrund der Regelung in der Verfassung nicht umzusetzen seien.

Zur Förderung von Bussen erläutert er, dass man Gespräche mit den Vertretern der Busunternehmen

geführt habe. Wichtig sei, dass die bisher in Aussicht gestellten Förderbescheide auch finanziert werden könnten. Richtig sei, dass dies in der Fortsetzung des Programms angesichts der Haushaltsnotwendigkeiten dann ausgesetzt werden sei.

Bezüglich des Deutschlandtickets bestehe große Einigkeit in der VMK, dass dies weiter finanziert werden solle. Fakt sei aber auch, dass nach Artikel 106 Grundgesetz die Länder für den ÖPNV zuständig seien. Dabei unterstütze man sie mit immerhin 11,2 Milliarden Euro Regionalisierungsmitteln, die um mehr als zehn Prozent erhöht worden seien. Auch die Dynamisierung sei von 1,8 auf 3 Prozent angehoben worden. Dazu kämen 1,5 Milliarden Euro anteilige Finanzierung für das Deutschlandticket. Interessant sei, dass sowohl im Jahr 2023 und nach neuesten Informationen möglicherweise auch im Jahr 2024 Mittel übrig seien. Der Bundesrechnungshof kritisiere die Bundesregierung, dass sie 11,2 Milliarden Euro plus 1,5 Milliarden Euro an die Länder gebe, aber auf die konkrete Ausgestaltung wenig Einfluss habe. Die Haushälter hätten klare Forderungen an die Länder gestellt, die diese aber abgelehnt hätten. Das müsse man jetzt mit Hochdruck klären, damit die Vereinbarung der MPK umgesetzt werden könne, die Mittel zu übertragen.

Abg. Abel habe den Infrastrukturfonds angesprochen. Dieser sei zentral wichtig, weil man zusätzliche Mittel für die Infrastruktur mobilisieren müsse. Gleichwohl habe man in der VMK deutlich gemacht, dass die Sanierung des Schienennetzes – in diesem Jahr allein 7,2 Milliarden Euro mehr, von 9 Milliarden auf 16,3 Milliarden Euro – auch den Ländern zugutekomme. Auch die Straße erhalte mit 8,5 Milliarden Euro erhebliche Mittel, u. a. für Brückensanierungen. Seien es 2021 noch 126 Brücken gewesen, so habe man im vergangenen Jahr bereits 210 Brücken sanieren können. Für die Wasserstraße stünden 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2024 zur Verfügung.

Bezüglich des von Abg. Dr. Spaniel angesprochenen Motorradlärums führt er aus, dass es dem BMDV ein besonderes Anliegen sei, die Lärmelastung möglichst gering zu halten. Allerdings gehe es hier um einen angemessenen Interessensausgleich. Einen wesentlichen Ansatzpunkt sehe man bei den Realgeräuschemissionen in den Genehmigungsvorschriften, also in den Zulassungsvoraussetzungen. Seit Anfang 2024 würden alle realen Fahrsituationen zwischen 10 und 100 km/h im Rahmen der



Typengenehmigung eines Motorrads überprüft, wodurch die oftmals gezielte leise Abstimmung von Klappen, Schalldämpferanlagen auf einzelne Fahrsituationen nicht mehr möglich sei. Damit werde bereits über die Typgenehmigung ein Beitrag für die Lärmbekämpfung geleistet. Gleichzeitig hätten die Länder einen umfangreichen Instrumentenkas-ten, um Lärm zu bekämpfen, indem sie die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken be-schränken oder verbieten könnten. Außerdem be-ständen ausreichend strenge Ahndungsmöglichkei-ten.

Zur Entwicklung des vom Abg. Rixinger nachgefragten Bündnisses für Mobilität legt er dar, dass es sich zunächst um Vorschläge handele, um Doppelstrukturen und Überschneidungen zwischen dem BMDV und dem BMWSB zu vermeiden. Das sei auch eine Empfehlung des Bundesrechnungshofes. Es stehe den Ländern und kommunalen Vertretern frei, hierfür geeignete Themen vorzuschlagen, die noch nicht in diesen Formaten oder Prozessen besprochen worden seien.

Hinsichtlich der Personalnot bei den Busfahrerinnen und Busfahrern arbeite das BMDV mit Hochdruck daran, bürokratische Hürden zu reduzieren. Dazu gebe es auch einen intensiven Austausch mit der Branche. Es gehe u. a. darum, Kosten zu sen-ken, indem beispielsweise Pflichtstunden reduziert werden sollten. Außerdem gehe es um die Aner-kennung ausländischer Führerscheine. Da sei man ein gutes Stück weitergekommen. Natürlich gehe es auch um die erleichterte Zuwanderung von Ar-betskräften in diesen Bereich hinein. Angesichts der massiven demografischen Herausforderungen hätten auch sehr gewichtige Wirtschaftsexperten darauf hingewiesen, dass Fachkräfte- und Arbeits-kräftemangel ein Wachstumshemmnis sei und deshalb auch das Thema „Arbeitszeitflexibilisierung“ mit ins Kalkül gezogen werden müsse.

Abg. **Stefan Gelhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) stellt eine Nachfrage zum Radverkehr und dem Ab-grenzungskriterium von 50 Kilometern, das über die Zuständigkeit von Bund oder Land entscheide. Er wolle wissen, woraus dieses Kriterium rechtlich abzuleiten sei.

Abg. **Bernd Rixinger** (Die Linke) fragt zum Pro-gramm „Nachhaltig mobil planen“ nach, worauf er keine Antwort erhalten habe, ebenso zur weiteren Gestaltung der Trassenpreise.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) fragt zum geplan-ten Vorgehen des BMDV zur Übertragung der Mit-tel für das Deutschlandticket nach und wie sich die Bundesregierung zur künftigen Finanzierung des Tickets positioniere. Ferner habe Psts Theurer seine Frage zum Stand des Infraplans sowie der Ei-gentümer-Strategie nicht beantwortet.

Psts **Michael Theurer** (BMDV) antwortet auf die Frage des Abg. Gelhaar, dass die Richtgröße von ca. 50 Kilometern, auf die der Bundesrechnungshof immer wieder rekurriere, aus dem Bundesverkehrs-wegeplan stamme. Er könne aber nicht sagen, ob das gesetzlich normiert sei oder sich aus der Prü-fungspraxis des Bundesrechnungshofes ergeben habe. Er werde diese Informationen nachliefern.

An den Abg. Rixinger gewandt führt er aus, dass die Trassenpreisförderung im Schienengüterver-kehr fortgesetzt werde. Man sei ferner dabei, das Trassenpreissystem einer qualifizierten Bewertung und Abwägung zu unterziehen. Zum Zeitplan, wann man mit einem neuen bzw. überarbeiteten Trassenentgeltsystem auf den Bundestag zukom-men werde, könne er derzeit noch nichts sagen.

Zur Frage des Abg. Donth führt er aus, dass der Bund die hälftige Finanzierung des Deutschlandti-ckets in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bis 2025 zu-gesagt habe. Man habe vereinbart, zu gegebener Zeit eine Spitzabrechnung vorzunehmen. Die Situa-tion für die verkehrserbringenden Unternehmen sei unterschiedlich. Manche hätten Brutto-, andere Nettoverträge. Er könne durchaus nachvollziehen, dass insbesondere die Busunternehmen, die im ei-genwirtschaftlichen Bereich unterwegs seien, eben-falls davon profitieren wollten.

Der Bund hindere die Länder nicht daran, eine ein-heitliche Abrechnungsplattform aufzubauen. Seine größte Sorge sei, dass man irgendwann einmal durch EU-Recht gezwungen werde, den Markt für ausländische Ticketing-Plattformen zu öffnen. Aus dem Ausland könne man bereits heute jede Rela-tion buchen, nur im Inland nicht. Vor diesem Hintergrund sei sein Plädoyer, dass diejenigen, die nach der Verfassung zuständig seien, nicht nach dem Bund riefen, sondern ihre eigenen originären Aufgaben bewältigten.

Die Eigentümerstrategie der DB sei in der Ressort-abstimmung und solle zeitnah vorgelegt werden.



Tagesordnungspunkt 4

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

auf Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft des von der Bundesregierung geplanten Ausbau- und Modernisierungspakts

Selbstbefassung 20(15)SB-153

Schriftlicher Bericht des BMDV auf Ausschussdrucksache 20815)256 (**Anlage 10**)

PS Michael Theurer (BMDV) informiert, dass die im Frühjahr 2022 begonnenen Beratungen zwischen Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden zum Ausbau- und Modernisierungspakt weiter andauerten. Seitens der Länder dominierten die Fragen der Finanzierung. Im Vorfeld der VMK am 17. und 18. April habe das BMDV den Ländern mitgeteilt, dass eine Beteiligung des Bundes an der von den Ländern geplanten weiteren Studie zum ÖPNV-Finanzierungsbedarf nicht erfolgen werde. Man habe darauf hingewiesen, dass der Bund mit der Ramboll-Studie bereits einen Beitrag zur Debatte geleistet habe. Die Studie stelle eine gute Grundlage für alle weiteren Gespräche über die Größenordnung des Mittelbedarfes dar.

Es gebe drei Stränge: Die Finanzierung der Bestandsverkehre, den Finanzierungsbedarf Ausbau und Modernisierung und die Identifizierung zeitnah umsetzbarer Maßnahmen des Ausbau- und Modernisierungspaktes. Dieser Prozess werde von vier Unterarbeitsgruppen begleitet. Die Erstellung des Leit- und Zielbildes habe bereits abgeschlossen werden können. Die Arbeitsgruppe zur Transparenz habe seit 2022 nicht mehr getagt, da Länder und Kommunen der Meinung seien, dass ausreichende Transparenz hergestellt worden sei. Zum Finanzierungsbedarf dauerten die Gespräche noch an. Im August 2023 sei eine vierte Unterarbeitsgruppe dazugekommen, die die Finanzierungsstruktur betrachte und untersuche, welche geeignete Struktur für die Finanzierung insbesondere von Maßnahmen für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV aus Sicht der Länder notwendig sei. Der derzeitige Fokus liege auf Wunsch der Länder in Bezug auf die Prüfung, inwieweit die Förderatbestände des GVFG für Maßnahmen aus dem Zielbildentwurf geöffnet werden könnten. Bei der Frage der Finanzierung müsse man aber darauf verweisen, dass dies nur dann geklärt werden könne,

wenn die Haushälter davon überzeugt werden könnten. Die Forderungen des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages richteten sich vor allem darauf, dass der Bund mehr Transparenz und mehr Mitsprache beim Einsatz, der Verwendung und der Steuerung der Bundesmittel erhalte. Das müsste auch von den Ländern berücksichtigt werden, die Ansprüche an den Bund stellten.

Abg. Martin Kröber (SPD) bedankt sich bei der Fraktion der CDU/CSU, dass sie dieses Thema auf die Tagesordnung gebracht habe. Den Antrag interpretiere er als Aussage der Union, dass Sie das Thema inhaltlich befürworte. Er bedankt sich dafür, dass die Fraktion der CDU/CSU anerkenne, dass die Ampelregierung die Probleme lösen wolle, die die Vorgängerregierungen unter Beteiligung der Union 16 Jahre nicht gelöst hätten.

Wenn man sich mit Haushaltspolitikerinnen und Haushaltspolitikern unterhalte, höre man die Befürchtung, dass oftmals nicht klar sei, wofür der Bund das Geld ausgebe. Es gebe aber auch gute Ansätze über den weiteren Fortgang des Ausbau- und Modernisierungspakts. Es gehe auch darum festzustellen, wie die Zukunft des ÖPNV aussehen könne. Das könne man aber nicht kurzerhand klären.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU) erwähnt eine Passage aus dem Koalitionsvertrag, in der es heißt: „*Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren*“. Davon sehe er bislang nichts. Aus den Verhandlungen der Länder höre er, dass der Ausbau- und Modernisierungspakt momentan „scheintot“ sei, weil nichts vorangehe. Die Bundesregierung schreibe, dass ein hohes Interesse bestehe, den Auftrag zum Ausbau- und Modernisierungspakt aus dem Koalitionsvertrag zu erfüllen und den begonnenen Prozess konstruktiv voranzubringen. Er fragt das BMDV, wie es das umsetzen wolle.

Des Weiteren wolle er wissen, welche Herausforderungen sich bei den Unterarbeitsgruppen Finanzierungsbedarf und Finanzierungsstruktur ergäben und ob es bereits Zwischenergebnisse gebe. Er fragt, welche von der ÖPNV-Branche am Ramboll-Gutachten geäußerten Kritikpunkte die Bundesregierung teile. Abschließend bittet er um Auskunft, ob die Bundesregierung die sich weiter verschlechternde Finanzierungssituation der ÖPNV-Branche und die schwierige Lage mancher



Verkehrsunternehmen und Kommunen wahrnehme oder dabei auf die Länder verweise.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betont, dass sich viele Menschen einen besseren, attraktiveren und zukunftsfähigen ÖPNV wünschten, der auch modern sei. Das Deutschlandticket werde gut angenommen, bringe aber nichts in den ländlicheren Regionen. Das heiße, man müsse sich Gedanken darüber machen, wie man eine wirkliche Zukunftsperspektive schaffe. Im Koalitionsvertrag sei festgehalten, dass man mehr Fahrgäste im ÖPNV haben wolle. Gleichzeitig bestehe die schwierige Situation, dass die Kosten im bestehenden System geradezu explodiert seien. Das seien Nachwirkungen des Kriegs in der Ukraine, der Energiekrise, aber natürlich auch der Tarifabschlüsse für die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen. Das Ramboll-Gutachten sage, dass es einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von rund 40 Milliarden Euro bis 2030 gebe. Selbst in Bezug auf die Sicherung der Bestandsverkehre äußerten die Länder, dass es ab dem kommenden Jahr eng werde. Gleichzeitig wüssten alle, wie die haushälterische Lage sei, auch nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im letzten Jahr.

Sie kritisiert die Fraktion der CDU/CSU, die mehr Förderung und mehr Geld an vielen Stellen fordere. Gleichzeitig habe sie sich verwehrt, mit der Ampelkoalition über eine Reform der Schuldenbremse zu reden oder darüber, wie man Spielräume im ÖPNV schaffe. Sie empfinde den Antrag der Fraktion der CDU/CSU zur Aufsetzung dieses Tagessordnungspunktes als Impuls dafür, dass man zukünftig einmal ernsthaft darüber reden müsse, wie man die großen Zukunftsaufgaben, die Verkehrswende und die Modernisierung des ÖPNV finanzieren wolle. Das sei auch die Kernfrage, die zentral für den Abschluss des Ausbau- und Modernisierungspaktes sei.

Abg. **Wolfgang Wiegle** (AfD) äußert, die AfD-Fraktion teile das Ziel, den ÖPNV zu verbessern. Man erkenne aber, dass aktuell eher die Gefahr bestehe, dass es in die Gegenrichtung gehe. Bei dieser Betrachtung erscheine ihm der Ausbau- und Modernisierungspakt in erster Linie als eine wolkige Ankündigung, hinter der aber nicht viel stecke. Zum einen beobachte man, dass die aktuelle Politik alles unter das Supremat von Klimaschutz und Energiewende stelle, wobei es Zielkonflikte gebe. Dabei wolle er die Beschaffung sauberer Fahrzeuge

ansprechen. Busse würden immer teurer. Das könne durch Zuschüsse nicht in aller Tiefe ausgeglichen werden. Es werde zwar viel Geld in das System gegeben, aber bessere Ergebnisse sehe man aus dem genannten Grund nicht. Die von der Abg. Slawik genannten Gründe wie Energiepreise und Tarifabschlüsse wirkten da mit hinein. Schleswig-Holstein habe bereits angekündigt, dass auch Bestandsverkehre möglicherweise abgebaut würden, was ihn mit Sorge erfülle.

Er fragt die Bundesregierung wie groß der Beitrag des Bundes sein solle und ob sich die aktuelle Haushaltsslage auch auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes erheblich auswirken werde. Des Weiteren frage er, inwieweit der Ausbau- und Modernisierungspakt über das hinausgehe, was ohnehin bereits politisch geplant sei. Er fragt weiterhin, welche Differenzen das BMDV zwischen Bund und Ländern momentan wahrnehme und wie man damit umgehen wolle. Schließlich bittet er um Auskunft zu einer möglichen rechtlichen Bindungskraft einer Vereinbarung zwischen Bund und Ländern über eine künftige Finanzierung des Deutschlandtickets.

Abg. **Valentin Abel** (FDP) betont, dass bei richtiger Herangehensweise der ÖPNV und die Umwelt von dem Ausbau- und Modernisierungspakt profitierten. Es gehe nicht nur um die Frage der Finanzierung, sondern auch darum, wie man den ÖPNV planbarer, effizienter und kundenfreundlicher machen und ihn in den Gesamtkontext der Klima- und Verkehrswende einbauen könne. Als Beispiel nennt er die Elektrifizierung von Busflotten, wo man nicht nur über die Förderung von Fahrzeugen, sondern auch darüber reden könnte, wie man zum Beispiel die Depots ertüchtigen oder elektrische Busse als Puffer für das Stromnetz in der Nacht einsetzen könne. Entscheidend sei aber, dass man eine bessere Transparenz bei der Verwendung der Gelder erziele.

Er fragt, wo das BMDV – insbesondere in den Unterarbeitsgruppen Finanzierungsbedarf und Finanzierungsstruktur – plane, Schwerpunkte zu setzen. Ferner erkundigt er sich nach den Möglichkeiten zu der wiederholt vom Bundesrechnungshof geforderten Transparenz bei der Mittelverwendung. Abschließend bittet er um Auskunft zum Zeitplan beim weiteren Vorgehen zum Ausbau- und Modernisierungspakt.



Abg. **Bernd Rixinger** (Die Linke) stellt sich die Frage, was der Anspruch der Bundesregierung für die verbleibenden eineinhalb Jahre ihrer Regierungszeit an den Ausbau- und Modernisierungspakt sei, wenn bisher nur zwei Unterarbeitsgruppen Ergebnisse vorgelegt hätten, die man noch nicht einmal kenne. Natürlich hänge vieles an der Finanzierung, aber es gebe bisher auch kein schlüssiges Konzept, wie man beim Ausbau des ÖPNV vorankommen wolle. Diesbezüglich stellt er die Frage nach einem Zeitplan. Des Weiteren bittet er um eine Aussage zu der von der Fraktion der CDU/CSU in ihrem Antrag thematisierten Finanzierungslücke von 40 Milliarden Euro und wie man die Regionalisierungsmittel im Haushalt 2025 erhöhen könne, um den ÖPNV endlich massiv auszubauen zu können.

PSts **Michael Theurer** (BMDV) führt aus, dass der öffentliche Personennahverkehr eine wichtige Rolle spielt, wenn man in Deutschland die Klimaschutzziele erreichen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen weiterhin erfüllen wolle. Das sei nur mit einem Schulterschluss aller staatlichen Ebenen zu erreichen ist. Im Koalitionsvertrag habe man sehr ambitionierte Ziele beim Personenverkehr vereinbart, nämlich die Verdoppelung der Zahl der zu befördernden Personen. Angesichts der seit Abschluss des Koalitionsvertrags massiv veränderten Rahmenbedingungen, Stichwort Preissteigerungen, aber auch der in dieser Dimension nicht erwarteten Aufgaben im Bereich der Sanierung, dürfe von allen Beteiligten ein realistischer Blick auf die Situation erwartet werden.

Ein Treffen, bei dem 16 Bundesländer zusammenkommen und sich einig seien, dass der Bund mehr Geld für die Aufgaben der Länder zur Verfügung stellen müsse, sei eine „sinnentleerte“ Veranstaltung. Das BMF und auch der Bundesrechnungshof verwiesen darauf, dass die Finanzierungssituation der Länder hinsichtlich der Verschuldung besser als die des Bundes sei. Im Haushaltsplan 2024 habe man die Mittel für die Schiene von neun auf 16 Milliarden Euro erhöht. Wenn man diese 7,2 Milliarden Euro nicht bräuchte, um die offensichtlich unterlassene Instandsetzung des Schienennetzes, die man von der Vorgängerregierung übernommen habe, zu finanzieren, dann würde dieses Geld in diesem Jahr für die Nahverkehrsfinanzierung zur Verfügung stehen. Daher sei es auch im Interesse aller Beteiligten, Bund, Länder und Gemeinden,

sich darauf konzentrieren, dass das Schienennetz wieder in Stand gesetzt werde.

Abg. Wiehle habe den Klimaschutz und die Energiewende in Frage gestellt. Die Bundesregierung stehe zu den Klimaschutzz Zielen und zur Energiewende und der öffentliche Verkehr müsse auch seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Allerdings stelle sich die Frage, wie man den Klimaschutz finanziere.

Es sei auf die steigenden Kosten im Betrieb hingewiesen worden, insbesondere durch den Abschluss von Tarifverträgen. Die Aufgabenträger und die Bundesländer selbst hätten diese Tarifverträge vereinbart. Das heiße, zu der Tarifpartnerschaft gehöre auch, dass die Tarifanpassungen im gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld passieren müssten. Das seien keine Kostensteigerungen, die der Bund zu vertreten habe. Deshalb sei die Forderung, dass der Bund ausgleichen müsse, was andere verhandelt hätten, absolut systemwidrig und unbillig.

Der Bund sei in dieser Legislatur mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel in nie dagewesenen Ausmaß von 9,6 auf 11,2 Milliarden Euro bereits weit in Vorleistung gegangen. Ebenso habe man die Dynamisierung von 1,8 auf 3 Prozent erhöht und eine Deckelung der Kosten bei den Stations- und Trassenentgelten vorgenommen. Das habe an anderer Stelle beim Fernverkehr und beim Güterverkehr nachteilige Auswirkungen. Er habe manchmal den Eindruck, dass das alles in den öffentlichen Debatten der Länder nicht genügend wahrgenommen werde.

Abg. Abel habe nach den Arbeitsgruppen gefragt. In der Finanzstruktur trage man mit dazu bei, die GVFG-Fördertatbestände zu überarbeiten. Er erinnere daran, dass in Bezug auf das GVFG eine Verdoppelung der Mittel zu verzeichnen sei, nämlich von einer Milliarde auf zwei Milliarden Euro. Das sei ein klares Signal des Bundes zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und man passe die Fördertatbestände dann an, wenn die Bedürfnisse sich änderten.

Zum Zeitplan könne er keine Aussage machen. Der zentrale Leitgedanke für alle weiteren Gespräche müsse sein, wie man mit den vorhandenen Mitteln einen besseren Verkehr gewährleisten könne, den mehr Menschen nutzen, ohne dass zusätzliche Kosten entstünden. Das Deutschlandticket habe



maßgeblich mit dazu beigetragen, mehr Fahrgäste in den Verkehr zu bekommen, ohne zunächst massiv höhere Kosten zu verursachen.

Abg. **Wolfgang Wiegle** (AfD) stellt fest, dass er nichts zu Lösungsmöglichkeiten bezüglich der Bund-Länder-Differenzen gehört habe. Des Weiteren fragt er nach, wie man zu rechtssicheren und festen Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern bezüglich des Deutschlandtickets kommen könne.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) bemerkt, PSts Theurer habe ausgeführt, dass man ohne erhebliche zusätzliche Mittel mehr Menschen in die Züge bekommen habe. Diese Bewertung verstehe er mit einem Fragezeichen. Er fragt nach, wie das BMDV den Ausbau- und Modernisierungspakt konkret voranbringen wolle. Des Weiteren bittet er um Auskunft zu den Zwischenergebnissen der Unterarbeitsgruppen.

PSts **Michael Theurer** (BMDV) führt zu den Ergebnissen der Unterarbeitsgruppen aus, dass die Protokolle der VMK im Internet abrufbar seien und die Ergebnisse daraus zu entnehmen seien. An Abg. Donth gerichtet erklärt er, dass 1,5 Milliarden Euro der Beitrag des Bundes für das Deutschlandticket seien. Gegenzurechnen seien die möglichen Effizienzsteigerungen durch einen schlankeren Aufbau der Verkehrsverbünde in der eigenen Zuständigkeit der Bundesländer. Durch ein einfaches digitales Ticketing ließen sich erhebliche Overhead- und Verwaltungskosten im öffentlichen Verkehr einsparen. Man gehe fest davon aus, dass mit einem solchen Ticket, mit dem Ziel, dass jeder Bundesbürger am Ende ein solches Ticket habe, das gesamte andere Marketing, Ticketing und die Personalfragen bei Verkaufsstellen entfallen könnten. Elf Millionen verkaufte Tickets seien bereits heute eine Erfolgsstory. 55 Prozent der Nutzer seien Menschen, die vorher kein Abo gehabt hätten. Es gebe wohl auch, und da warte man auf die neuesten Zahlen der Branche, eine erhebliche Anzahl von Umsteigern.

Die Bundesregierung konzentrierte sich darauf, dass man dieses Ticket zum Erfolg bringen. Wenn statt 11 Millionen 16 Millionen Deutsche das Ticket hätten, stellten sich keinerlei Finanzierungsprobleme, sondern dann gebe es eine Grundfinanzierung für den Nahverkehr.

Auf die Frage des Abg. Wiehle nach rechtssicheren

Vereinbarungen führt er aus, da die Regionalisierungsmittel den Ländern nach dem Grundgesetz in ihrer eigenen verfassungsmäßigen Zuständigkeit zugewiesen worden seien, sei das im Grunde genommen nicht rechtssicher zu vereinbaren, sondern man sei auf Selbstverpflichtungen der Länder angewiesen. Umso mehr sei es verständlich, dass die Haushälter des BMDV von den Ländern ein höheres Ambitionsniveau hinsichtlich Monitoring und Transparenz einforderten, bevor sie sich in der Lage sähen, zusätzliche Finanzierungsfazilitäten bereitzustellen

Tagesordnungspunkt 13

Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

auf Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Nationales Mobilitätskonzept für die Fußball-Europameisterschaft 2024

Selbstbefassung 20(15)SB-155

Schriftlicher Bericht des BMDV auf Ausschussdrucksache 20815)255 (Anlage 11)

PSts **Oliver Luksic** (BMDV) erklärt, dass das BMDV unter Beteiligung einer Reihe von Stakeholdern ein verkehrsträgerübergreifendes nationales Mobilitätskonzept erstellt habe. Es sei der Bundesregierung wichtig, dass sich alle Akteure, die Fans und die Gäste aus dem europäischen Ausland auf eine möglichst leistungsfähige Infrastruktur verlassen könnten und man viele verlässliche und nachhaltige öffentliche Mobilitätsangebote anbieten könne. Das BMDV habe eine Reihe von Maßnahmen mit Blick auf die Verkehrsträger, wie beispielsweise die Schiene, auf den Weg gebracht. Jeder Stadionkarteninhaber könne mit der Deutschen Bahn vergünstigt zum Spielort kommen und könne auch den ÖPNV 36 Stunden kostenfrei nutzen. Die Deutsche Bahn habe die Servicequalität durch zusätzliche Sitzplätze und zusätzliche Züge verbessert. Auch auf der Autobahn gebe es Maßnahmen im Rahmen der Verkehrslenkung. Das Thema der Baustellen sei kritisch, weil nicht jede Baustelle verhindert werden könne. Aber alles, was längerfristig planbar sei, sei um die Austrichterstädte herum für den Zeitraum der EM verschoben worden. Bei der Bahn habe man große Baumaßnahmen auf die Zeit nach



der EM geschoben. Auch im Flugverkehr gebe es Herausforderungen aufgrund von zusätzlichen Verkehren von Fans, Teams und Verbänden. Die Flughäfen seien in einem engen Austausch über die Koordinierung der Slots für Starts und Landungen.

Im Bereich der Sicherheit gebe es ebenfalls einen engen Austausch zwischen den Behörden und dem Krisenstab des BMDV. In Sachen Nachhaltigkeit gebe es erfreuliche Entwicklungen. Es würden Sportstätten und deren Infrastruktur aus den Erlösen der EURO2024 gefördert. Ein Punkt, den man nicht erfüllen könne, sei, auf den Deutschen Fußballbund einzuwirken, die Nähe der Nationalmannschaft zu den Fans zu stärken, um sie damit zu beseren Leistungen zu führen.

Abg. **Christian Schreider** (SPD) legt dar, dass bei Sportgroßveranstaltungen 80 Prozent der Gesamtemissionen auf Mobilität und Logistik zurückgingen. Deshalb sei es sinnvoll, dass sich das Ziel einer nachhaltigen Fußball-Europameisterschaft vor allem auch im Mobilitätskonzept niederschlage. Im Spielorte-Konzept der UEFA und des DFB sei dem durch ein „Cluster-Konzept“ Rechnung getragen worden, das beinhalte, dass Vereine, Fans und Mannschaften nicht quer durchs Land reisen müssten, sondern dass an bestimmten Spielorten oder Regionen mehrfach gespielt werde, was allein schon die Reisetätigkeit enorm reduziere. Man habe die Deutsche Bahn als nationale Partnerin der UEFA gewinnen können. Es gebe Fan-Tickets für 29 Euro sowie den Interrail-Pass, der zu 25 Prozent günstigeren Konditionen die Anreise aus dem europäischen Ausland erlaube. All das seien sehr gute Konzepte, insbesondere auch das bereits erwähnte 36-Stunden-Kombi-Ticket an den Spielorten, mit denen das Fahren mit Bus und Bahn kostenlos sei.

Er fragt das BMDV, wie viele zusätzliche Fahrgäste bei der Deutschen Bahn zu erwarten seien. Es gebe auch das Angebot, dass die Nationalteams mit der Deutschen Bahn reisten und er wolle wissen, ob des dazu bereits Rückmeldungen von einzelnen Mannschaften gebe. Es sei die Rede davon, Straßenbaustellen im Umkreis von 50 Kilometern zu den Spielorten zu reduzieren. Er erkundigt sich, in welchem Ausmaß dies geschehen werde. Ferner bittet er um Auskunft, ob es bereits Vorstellungen darüber gebe, wie eintreffende Nationalteams willkommen geheißen würden.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) befürwortet, dass

das BMDV ein nationales Mobilitätskonzept für die Europameisterschaft erarbeitet habe. Er fragt, wie und durch wen die rabattierten Tickets im Nah- und Fernverkehr finanziert würden. Ferner bittet er um Auskunft darüber, wie die Abstimmung zwischen Bund und Ländern erfolge. Des Weiteren wolle er wissen, ob es Pläne gebe, Teile des Konzepts, zum Beispiel im Bereich der Autobahnen, auch nach der EM weiterzuführen. Das BMDV habe betont, wie wichtig es gewesen sei, alle Stakeholder zu beteiligen. Er fragt, wie die Fernbusverbindungen hier eingebunden worden seien. Abschließend stellt er die Frage, ob es Pläne für ein Tourismuskonzept für die EM seitens der Bundesregierung gebe.

Abg. **Susanne Menge** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) empfiehlt die Lektüre der Nachhaltigkeitsstrategie zur EURO2024. Von 84 Prozent der Emissionen des Verkehrs bei dieser EM entfielen immerhin 64 Prozent auf den Luftverkehr, worauf das Augenmerk gerichtet werden solle. Durch die von Abg. Schreider angesprochenen „Cluster“ sei es möglich, die Flugbewegungen drastisch zu reduzieren. Gleichwohl beantrage die UEFA den Flugtransport der Mannschaften und der Funktionäre. Durch den Vorgänger von Bundesminister Dr. Volker Wissing sei akzeptiert worden, dass eine Voraussetzung für die Vergabe der EM eine Garantie zur Ermöglichung von Nachtflügen bedeute. Das heiße, dass man über die Aufhebung des Nachtflugverbotes nachdenken müsse. Drei Städte hätten geäußert, dass sie dies nicht tun würden.

Sie fragt, welche Slots für die Verkehrsluftfahrt, für Charterflüge und für General Aviation angefragt und wie viele davon genehmigt worden seien. Des Weiteren bittet Sie um Auskunft darüber, für wie viele Flüge während der Nachtflugverbote und Beschränkungen die zuständigen Landesluftfahrtbehörden an den jeweiligen Flughäfen Ausnahmeregelungen erteilt hätten.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD) stellt ebenfalls die Frage nach der Finanzierung der ermäßigten Tickets für Bahn und ÖPNV. Ferner wolle er wissen, wie die Spielstätten an die Fernbusparkplätze angebunden seien. Des Weiteren erkundigt er sich, wie schnell die im Bericht des BMDV erwähnten Alternativrouten im Rahmen der Verkehrslenkung auf der Autobahn verfügbar seien und ob diese ausreichten. Eine weitere Frage beziehe sich auf die Parkmöglichkeiten für den Individualverkehr und ob es ein



Park-and-Ride-Konzept gebe. Abschließend bittet er um Auskunft zu Notfallplänen und zum Sicherheitskonzept.

Abg. **Bernd Reuther** (FDP) äußert, dass das Mobilitätskonzept nicht nur für die Fußballmannschaften, sondern auch für die Fans und Besucher, die nach Deutschland kämen, ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und ein Aushängeschild für Deutschland sei. Auch er frage nach einem touristischen Konzept. Gerade in der Vorrunde lägen zwischen den Spielen der Nationalmannschaften immer einige Tage. Das werde von vielen Fans genutzt, um sich das eine oder andere im Land anzuschauen. Gerade bei den Halbfinalspielen und dem Finalspiel werde es einen erhöhten Flugverkehr geben. Er fragt, ob eine ausreichende Zahl von Slots gewährleistet sei, zumal zum Endspiel auch ausländische Staatsgäste erwartet würden.

Abg. **Bernd Rixinger** (Die Linke) kritisiert, dass das von der Bundesregierung vorgelegte Konzept mit Nachhaltigkeit nichts zu tun habe. Er finde es sinnvoll, die Anreise stärker auf die Schiene und andere Verkehrsträger zu verlagern und dort gute Konzepte vorzulegen. Das BMDV habe sich nicht zur Anreise per Rad und zu Fuß ins Stadion oder zum Public Viewing geäußert. Er finde, dies sei ein absolutes Trauerspiel, es sei kein Gestaltungswille erkennbar und das gebe auch den Zustand im Verkehrsbereich wieder.

Er fragt, ob das BMDV im Vorfeld der Verabschiebung des Mobilitätskonzeptes geprüft habe, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge bis zur Europameisterschaft noch umgesetzt werden könnten. Des Weiteren wolle er wissen, warum es keine Freifahrten oder Sonderkonditionen der Bahn für die 16.000 Freiwilligen gebe. Abschließend stellt er die Frage, ob das Mobilitätskonzept nach der EM evaluiert werde und ob auch die Quantifizierung der Treibhausgasemissionen vorgesehen sei.

Der **Vorsitzende** übergibt die Sitzungsleitung an Abg. **Thomas Bareiß**.

PSs **Oliver Luksic** (BMDV) äußert, dass Abg. Schreider zu Recht auf das Konzept der EURO24 hingewiesen habe. Das nationale Mobilitätskonzept beinhalte nur Maßnahmen des Bundes. Die Länder und Kommunen würden ebenfalls viel tun. Es gebe einen sogenannten „grünen Spielplan“. Das bedeute, dass die Zahl der Fahrten von

Mannschaften, Verbänden und Fans aufgrund des Standortkonzepts reduziert seien. Die Städte hätten zudem eigene Konzepte für den ÖPNV und die Anreise zu Public Viewing-Events.

Das BMDV habe im Vorfeld der Erstellung des Mobilitätskonzeptes mit der Deutschen Bahn abgestimmt, welche Maßnahmen umsetzbar seien. Finanziert würden die ermäßigten Tickets für die Stadionkarten-Inhaber von der Bahn, was eine faire Lösung sei. Das Kombi-Ticket habe das BMDV mit den Ländern und dem VDV abgestimmt. Es gebe 10.000 zusätzliche Plätze in einem erweiterten Fahrplan. Des Weiteren habe die Bahn ein breites Konzept zur Einhaltung der Pünktlichkeit, dem Funktionieren von Rolltreppen und weiteren Themen erstellt. Zu den Autobahnbaustellen führt er aus, dass es natürlich auch während der EM notwendige Tagesbaustellen geben werde.

Zu mehreren Fragen bezüglich der Fernbusse legt er dar, dass diese eigenwirtschaftlich betrieben würden. Somit könne der Fernbusverkehr nicht explizit im Maßnahmenkatalog aufgeführt sein.

Zu den von der Abg. Menge aufgeworfenen Fragen zu den Emissionen, die durch die EM verursacht würden, verweist er auf das Konzept der EURO2024, welchem u. a. eine Studie des Umweltbundesamtes zugrunde liege.

Bezüglich nachgefragter Regelungen zu Nachtflügen führt er aus, dass dies eine rechtliche Aufgabe der Länder sei und der Bund hier keine Kompetenzen habe. Voraussichtlich werde es ohnehin nur eine kleine Zahl von Flügen geben, die für eine Aufhebung des Nachtflugverbotes in Frage kämen.

Die Abg. Reuther und Donth hätten nach einem Tourismuskonzept gefragt. Auch dies liege in der Zuständigkeit der Länder, die eine Reihe von Angeboten unterbreitet hätten.

Zur Frage des Abg. Moncsek nach dem Sicherheitskonzept legt er dar, dass es beim BMDV die Stabsstelle „Krisen und Sicherheit“ mit einer 24-stündigen Rufbereitschaft während der EM gebe. Diese stehe mit den Krisenstäben der Länder in engem Austausch.

Zu den vom Abg. Reuther nachgefragten Sonderflügen führt er aus, dass das BMDV 502 Sonderflüge mit direktem Bezug zur EM zwischen dem 14. und 26. Juni koordiniert habe. Dabei handele es sich um Flüge von Teams und Verbänden, aber auch um



Fan-Flüge. Weiterer Bedarf werde sich nach der Vorrunde ergeben, worauf die Flughäfen gut vorbereitet seien.

Der amtierende **Vorsitzende** dankt dem BMDV für

die Beantwortung der Fragen, stellt fest, dass es keine weiteren Nachfragen gibt und schließt die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 12:09 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender