

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar,
Stephan Kühn (Dresden), Dr. Anna Christmann, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/18787 –**

Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft in München

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Samstag, 7. März 2020, hat Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer angekündigt, in München ein „Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft“ zu gründen. Neben einem Forschungszentrum mit Werkstätten sollen auch ein Praxiscampus sowie mehrere Lehrstühle zu diesem Projekt gehören. Rund 200 Expertinnen und Experten könnten an dem Zentrum arbeiten. Die Gesamtinvestitionen, die über den Bundeshaushalt finanziert werden sollen, beziffert der Bundesverkehrsminister auf 500 Mio. Euro (<https://www.merkur.de/politik/muenchen-scheuer-csu-zukunftsfabrik-mobilitaet-interview-investition-zukunftsfabrik-13584256.html>). Diese sollen zunächst aus den Mitteln für Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im bewilligten Haushalt bereitgestellt werden (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)341, S. 3).

Laut Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)341 vom 23. März 2020) gegenüber dem Verkehrsausschuss soll das Zentrum einen Beitrag dazu leisten, dass die Mobilität der Zukunft technologieoffen, verkehrsträgerübergreifend, digital und klimaeffizient wird. Das Zentrum soll die inländische Innovationskraft weiter erhöhen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Technologiestandortes Deutschland nachhaltig zu sichern. Als beispielhafte Themen nennt der Bericht Entwicklungsschwerpunkte wie die Wasserstofftechnologien, synthetische Kraftstoffe, innovative Logistikkonzepte und digitale, plattformbasierte Mobilitätskonzepte.

Weiter heißt es in dem Bericht der Bundesregierung, dass München sich insbesondere deshalb als Standort für das Zentrum Mobilität der Zukunft eignet, da zum einen die bayerische Landeshauptstadt vor Kurzem den Zuschlag für die Internationale Automobilausstellung (IAA) bekommen hat und zum anderen das digitale Testfeld entlang der Autobahn 9 (A 9) sich in unmittelbarer Nähe befindet. Des Weiteren kündigt das Bundesverkehrsministerium an, dass es neben München an diversen anderen Satellitenstandorten zu einzelnen Themen Anwender- und Erprobungszentren oder Testfelder geben wird.

1. Welche nationalen und internationalen Verkehrs- und Mobilitätsforschenden von welchen Institutionen waren in die Erstellung eines Konzepts für das Zentrum Mobilität der Zukunft eingebunden, oder erfolgte die Erstellung durch Fachexpertinnen und Fachexperten im Bundesministerium?
2. Wurde das Konzept wissenschaftlich evaluiert, und wenn ja, durch welche Akteure, und zu welchem Ergebnis kamen diese?
7. Welche Erfahrungen aus dem Standortauswahlprozess zur Forschungsfertigung Batteriezelle des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) sind in diesen Auswahlprozess eingeflossen?
8. Welche weiteren Standorte für das Mobilitätszentrum haben die Bundesregierung und das BMVI geprüft?
9. Inwiefern konnten mögliche andere Standorte Bewerbungen bzw. Interessenbekundungen einreichen, und welche Standorte haben dies tatsächlich getan (bitte einzeln auflisten)?
10. Anhand welcher Kriterien wurde der Standort ausgewählt, und welche Gewichtung hatten die Kriterien jeweils (bitte konkrete Vergabekriterien nennen)?
11. Inwiefern wurden die Projektvorschläge in einem Peer-Review-Verfahren oder einem anderen Verfahren, das die wissenschaftliche Qualität nach dem internationalen Standard der Begutachtung berücksichtigt, evaluiert?
15. Aus welchen Gründen waren insbesondere diejenigen Standorte nicht erfolgreich, die sich auch als Standort für die Forschungsfertigung Batteriezelle beworben hatten?
16. Aus welchen Gründen war insbesondere kein vom Kohleausstieg betroffener Standort erfolgreich?
17. Aus welchen Gründen war insbesondere kein ostdeutscher Standort erfolgreich?
20. Wie viele und welche weiteren Satellitenstandorte plant die Bundesregierung, im Zusammenhang mit dem neuen Mobilitätszentrum zu errichten (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)341, S. 2)?
22. Wann soll das Zentrum seine Arbeit aufnehmen, und mit welchen Verzögerungen rechnet die Bundesregierung aufgrund der Corona-Krise?
26. Hatte der Umstand, dass auf dem Flughafengelände von Tegel die sogenannte Urban Tech Republic entstehen soll, wo ebenfalls in Verbindung mit Universitäten und Forschungseinrichtungen „smart city“- und „smart mobility“-Konzepte realisiert werden sollen, Einfluss auf die Entscheidung, das neue Mobilitätszentrum nicht in dessen Nähe anzusiedeln, um so Synergieeffekte für die Forschung und Erprobung nutzbar zu machen, und wenn ja, welche?
28. Zu welchen prozentualen Anteilen wird sich das neue Mobilitätszentrum mit Autoverkehr, Radverkehr, (Güter-)Bahnverkehr, städtischem Bus- und Bahnverkehr, digitalen Mobilitätsplattformlösungen beschäftigen?
29. Inwiefern ist die Anbindung und Kooperation an andere europäische Forschungsstandorte geplant?

30. Beantragt die Bundesregierung auch europäische Mittel für den Aufbau des neuen Mobilitätszentrums, wenn ja, in welcher Höhe, und aus welchen europäischen Töpfen sollen diese Mittel stammen?

Die Fragen 1, 2, 7 bis 11, 15 bis 17, 20, 22, 26 und 28 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Deutschen Zentrum Mobilität der Zukunft beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Ort zu schaffen, an dem die Mobilität von Morgen neu gedacht und entwickelt wird. Das Zentrum soll auf Basis neuer technologischer Möglichkeiten Antworten darauf finden, wie sich Menschen fortbewegen und Waren transportiert werden können. Das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft soll den notwendigen Freiraum schaffen, kreativ, querdenkend, interdisziplinär und innovativ zukunftsweisende Mobilitätskonzepte zu erdenken (Denkfabrik) zu entwickeln (Entwicklungszentren) und in der Praxis unmittelbar zu erproben (Praxiscampus).

Eine wissenschaftliche Anbindung soll über Kooperation mit Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen erfolgen; eine enge Zusammenarbeit mit der Industrie soll über gemeinsame Forschungs- und Innovationsvorhaben anwendungsnahe Entwicklungsaktivitäten starten, die bis zur Marktreife erprobt werden und bis zur Unterstützung der Gründung von neuen Unternehmen reichen. Einrichtungen und Institutionen an anderen Standorten in Deutschland werden Teil dieser breiten Kooperation sein. Grundsätzlich sind Entwicklungsschwerpunkte u. a. Wasserstofftechnologien, synthetische Kraftstoffe, innovative Logistikkonzepte und vor allem auch digitale, plattformbasierte Mobilitätskonzepte.

Im Übrigen wird auf die Schriftlichen Fragen 72 bis 74 auf Bundestagsdrucksache 19/18193 verwiesen.

3. Wann wurde der Prozess zur Standortauswahl begonnen, welche Resorts waren beteiligt, und wann wurde der Prozess mit einer Entscheidung für den Standort München abgeschlossen?
4. Inwiefern ist die Bundesregierung ihrer gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen, die Vergabeausschreibung zu veröffentlichen, und in welcher Form ist die Veröffentlichung erfolgt?
12. Welche Akteure waren an der Bewertung des Standorts München und eventueller weiterer Standorte beteiligt?
13. Auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage erfolgte die Vergabe?
14. Welche Platzierungen erhielten die anderen geprüften Standorte jeweils?
18. Wie begründet die Bundesregierung den Vorgang, dass das Bundesverkehrsministerium allein über den Standort solch eines neuen Mobilitätszentrums entscheiden kann, und ist solch ein Vorgehen aus Sicht der Bundesregierung üblich?

Die Fragen 3, 4, 12 bis 14 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegt kein vergaberechtlich relevanter Vorgang bei der Standortfestlegung oder eine Pflicht zur Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 93 auf Bundestagsdrucksache 19/18344 verwiesen.

5. Aus welchem Grund sind im Jahr 2017 nur 8 Prozent und im Jahr 2018 nur 15 Prozent der Vergabeverfahren für Forschung und Entwicklung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und damit deutlich weniger als bei anderen Bundesministerien, extern begutachtet worden (vgl. Bundestagsdrucksache 19/16874)?
6. Betrachtet die Bundesregierung diesen geringen Anteil externer Begutachtungen als Problem, und wenn ja, inwiefern sieht sie hier Änderungsbedarf?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auswahl von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Förderforschung erfolgt im BMVI auf Grundlage der in den im Bundesanzeiger veröffentlichten Förderbekanntmachungen vorgegebenen Kriterien unter Beteiligung von Fachexperten innerhalb des BMVI sowie den beauftragten Projektträgern.

Projektträger sind in der in Bezug genommenen Abfrage nicht als externe Berater aufgefasst worden. Insofern wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16874 verwiesen.

Im Bereich der Auswahl- und Vergabeverfahren bei Projekten der Förderforschung des BMVI haben Projektträger einen entscheidenden Anteil, sodass nur ein geringer Anteil an zusätzlicher externer Beratung und Unterstützung benötigt wird. Im Bereich der BMVI-Förderforschung erfolgt somit eine Konzentration auf die fachliche Expertise der beauftragten Projektträger. Die Beteiligungsquote von Projektträgern bei Auswahl- und Vergabeverfahren für Projekte der Förderforschung beim BMVI betrug im Jahr 2017 durchschnittlich 89,8 Prozent und im Jahr 2018 durchschnittlich 91,3 Prozent. Das BMVI verfügt über eine Vielzahl nachgeordneter Behörden und Ressortforschungseinrichtungen, welche zum Teil in den Projektträgerschaften wie auch der Begutachtung/Votierung bei Projektanträgen der Förderforschung mitwirken. Das reduziert die Notwendigkeit weiterer externer Gutachter zusätzlich.

19. Wie laufen Standortauswahlverfahren für Zentren, die der Bund einrichtet, normalerweise ab, und wie lange dauern diese Verfahren?

Der Ablauf und die Dauer von Standortauswahlverfahren des Bundes erfolgen unter Beachtung der allgemeinen Verwaltungsgrundsätze – soweit im Einzelfall keine weiteren Erfordernisse bestehen (vgl. z. B. Gesetz zur Suche und Auswahl eines Standortes für ein Endlager für hochradioaktive Abfälle – Stand-AG). Die Dauer der Verfahren ist vom Einzelfall abhängig.

21. Hält die Bundesregierung an den Plänen für das neue Mobilitätszentrum trotz der Corona-Krise fest?

Ja.

23. Hat bereits das angekündigte Treffen zwischen der Landesregierung Bayerns, dem Oberbürgermeister von München und dem Bundesverkehrsministerium stattgefunden, wenn ja, was waren Inhalt und Ergebnis des Treffens, und wenn nein, wann ist dieses Treffen geplant (<https://www.merkur.de/politik/muenchen-scheuer-csu-zukunftsfabrik-mobilitaet-interview-investition-zukunftsfabrik-13584256.html>)?

Ein Termin ist in Vorbereitung.

24. Warum ist aus Sicht der Bundesregierung die Nähe zum Testfeld auf der Autobahn 9 für den Standort des neuen Mobilitätszentrums besser geeignet als das Testfeld für Autonomes Fahren auf der Straße des 17. Juni in Berlin, das ebenfalls vom BMVI mit 4,6 Mio. Euro unterstützt wird?
25. Findet aus Sicht der Bundesregierung die Verkehrswende zu allererst auf den deutschen Autobahnen, statt im innerstädtischen Stadtverkehr statt, und hat das BMVI deshalb entschieden, das neue Mobilitätszentrum nahe der Autobahn 9 zu installieren?
27. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass für die Standortentscheidung laut Bericht des BMVI das Testfeld A 9 und die Vergabe der IAA ausschlaggebend waren vor dem Hintergrund, dass sich das neue Mobilitätszentrum insbesondere mit verkehrsträgerübergreifenden und klimaeffizienten Mobilitätslösungen beschäftigen soll?

Die Fragen 24, 25 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Verkehrsträger, insbesondere der Straßenverkehr, werden in die Überlegungen der Bundesregierung zur Erreichung der Energie- und Klimaschutzziele einbezogen. Das Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft soll dazu beitragen, die Mobilität von Morgen technologieoffen, verkehrsträgerübergreifend, digital, klima- und nutzerfreundlich und bezahlbar zu gestalten. In Anbetracht des hohen Anteils des Straßenverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung in Deutschland wird dieser Verkehrsträger eine Rolle bei der inhaltlichen Ausrichtung des Zentrums spielen.

Die unmittelbare Nähe zum digitalen Testfeld entlang der A 9 sowie zur Internationalen Automobil- Ausstellung waren Faktoren für die Metropolregion München als Standort der Zentrale des Deutschen Zentrums Mobilität der Zukunft.

Im Übrigen wird auf die Schriftliche Frage 71 auf Bundestagsdrucksache 19/18193 verwiesen.

