

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Pflüger, Christine Buchholz, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/20767 –**

Militärische Schienentransporte

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 13. Dezember 2018 die Vorlage für einen „Rahmenfrachtvertrag für Schienentransporte im internationalen Verkehr mit Vorhalteleistungen“ zwischen der Bahn und der Bundeswehr gebilligt. Er beinhaltet laut Internetseite der Bundeswehr Leistungen in einem Umfang von bis zu 97,5 Mio. Euro, wozu als „Grundleistung“ die „Erbringung von Transporten im Regelverfahren und ohne Einsatzbezug im internationalen Verkehr“ gehöre. Ferner ermögliche der Rahmenfrachtvertrag die Verlegung deutscher Kräfte der „Very High Readiness Joint Task Force“ (VJTF) der NATO für die Jahre 2019 und 2020. Außerdem beinhalte der Vertrag „einen verbindlichen Transportplan für eine Verlegung von Gefechtsfahrzeugen und Containern nach Litauen“ sowie die Vorhaltung von weiteren 300 für Militärtransporte geeigneten Waggons (zusätzlich zu 280 bereits vorhandenen) durch die Deutsche Bahn (DB) Cargo AG, „um die kurzen Bereitstellungs- und Transportzeiten gewährleisten zu können.“ (<https://www.bmvg.de/de/aktuelles/bundeswehr-da-bewegt-sich-was-29692>).

Laut Vorlage für den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages ergäben sich aus dem Rahmenfrachtvertrag „durchsetzbare Leistungsansprüche“ für „Expresstransporte zur kurzfristigen und termingerechten Verlegung umfangreicher Militärgüter aller Art in das potentielle Einsatzgebiet Litauen im Rahmen der VJTF 2019“ (siehe Griephan-Brief 50-52/2018). Über diese Expressoption erhalten militärische Schienentransporte Vorrang vor dem zivilen Personenverkehr: „Mit dieser Expressoption wird gewährleistet, dass ein Zug auf der angemieteten Trasse einen Vorrang gegenüber allen anderen Zügen erhält, mit denen er im selben Gleisabschnitt zusammentrifft.“ (<https://fragdenstaat.de/anfrage/informationen-zum-sog-rahmenfrachtvertrag>).

Der Rahmenfrachtvertrag ist zunächst auf zwei Jahre begrenzt, enthält aber eine dreimalige jeweils einjährige Verlängerungsoption (ohne Expresstransporte). Die Expressoption, mit der ein militärischer Gütertransport Vorrang vor dem zivilen Personenverkehr erhält, wurde mit den aus der Übernahme der VJTF 2019 und den Verpflichtungen im Rahmen der Initial Follow-on Forces Group (IFFG) des Jahres 2020 begründet. Für das Jahr 2019 wurde der Finanzbedarf des Vorhabens auf bis zu 53,3 Mio. Euro beziffert (siehe Griephan-Brief 50-52/2018).

Ein zweites großes Bahnprojekt ist die Schnellbahntrasse „Rail Baltica“, die Tallin, Riga und Kaunas mit Warschau (und daran anknüpfend Berlin) elektrifiziert und mit westeuropäischer Spurbreite verbinden soll. Die Rail Baltica wurde zu einem von 30 prioritären Vorhaben im Rahmen des EU-Programms „Transeuropäische Netze“ erklärt, wobei die EU bis zu 85 Prozent der auf etwa 5,8 Mrd. Euro geschätzten Gesamtkosten übernehmen könnte (<https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/finances/>). Obwohl die Anfänge der Rail Baltica bis in die 1990er-Jahre zurückreichen, verlief der Fortgang des Projektes lange nur stockend. In nach Ansicht der Fragesteller auffallendem zeitlichen Zusammenhang mit dem artikulierten Bedarf nach Fähigkeiten zum schnellen Truppen- und Militärgütertransport nach Osteuropa nehmen die Arbeiten daran in jüngster Zeit aber wieder konkrete Gestalt an. Wiederholt wurde jedenfalls die Bedeutung der Rail Baltica für die „Militärische Mobilität“ betont, unter anderem in einer gemeinsamen Stellungnahme der drei baltischen Premierminister im Dezember 2019 (https://www.mk.gov.lv/sites/default/files/attachments/6_december_joint_statement.pdf). Auch im NATO-Rahmen soll es bereits Gespräche gegeben haben, wie die Rail Baltica für Militärtransporte genutzt werden könnte. Konkret soll das litauische Verteidigungsministerium mit NATO-Partnern über dieses Thema gesprochen haben (<http://sumin.lrv.lt/en/news/the-aim-of-the-baltic-states-is-rapid-and-coordinated-implementation-of-the-rail-baltica-project>).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Soweit parlamentarische Anfragen Umstände betreffen, die aus Gründen des Staatswohles geheimhaltungsbedürftig sind, hat die Bundesregierung zu prüfen, ob und auf welche Weise die Geheimhaltungsbedürftigkeit mit dem parlamentarischen Informationsanspruch in Einklang gebracht werden kann (BVerfGE 124, 161 [189]). Die Bundesregierung ist nach sorgfältiger Abwägung zu der Auffassung gelangt, dass die Angaben zu Frage 1b aus Geheimhaltungsgründen nicht in dem für die Öffentlichkeit einsehbaren Teil bereitgestellt werden.

Der parlamentarische Informationsanspruch ist grundsätzlich auf die Beantwortung gestellter Fragen in der Öffentlichkeit angelegt. Im vorliegenden Fall ist im Hinblick auf das Staatswohl die Einstufung dieser Informationen als Verschlussache (VS) mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ erforderlich.

1. Wie viele Fahrten wurden im Zusammenhang mit dem Rahmenfrachtvertrag zwischen Bahn und Bundeswehr im Jahr 2019 durchgeführt (bitte nach Fahrten im Rahmen der VJTF und anderen Transporten im Regelverfahren und ohne Einsatzbezug aufschlüsseln)?

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 272 Bahntransporte durchgeführt, wobei 198 Transporte auf das LOS 1 (Grundbetrieb/ Übungen Inland) und 74 Transporte auf das LOS 2 (Grundbetrieb/Übungen Ausland) fielen. Transporte im Rahmen der VJTF wurden nicht durchgeführt.

- a) Wie viele solcher Fahrten fanden bislang im Jahr 2020 statt, und wie viele sind für dieses Jahr noch geplant?

Im Jahr 2020 fanden bislang 57 Bahntransporte statt, wobei 42 Transporte auf das LOS 1 und 15 Transporte auf das LOS 2 entfielen. Transporte für die VJTF haben nicht stattgefunden.

Für 2020 sind weiterhin der Kontingentwechsel der Kräfte der Enhanced Forward Presence (eFP) in Litauen und ein Übungsvorhaben in Schweden mit voraussichtlich 14 Transporten geplant.

- b) Welche Truppeneinheiten und Güter wurden dabei in welchen Stückzahlen von welchen Ausgangspunkten zu welchen Zielen transportiert?

Auf die als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestufte Anlage* wird verwiesen.

2. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, die in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnte Verlängerungsoption zu nutzen?

Wann muss diese Option spätestens geltend gemacht werden?

Die einjährige Verlängerungsoption für das Jahr 2021 ist ausgeübt worden.

Es ist beabsichtigt, die Verlängerungsoption (LOS 2 ohne Expressoption) auch für die Folgejahre zu nutzen. Die Option ist jeweils spätestens sechs Monate vor Vertragsende auszuüben.

3. Wie häufig und jeweils wann wurde die in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnte Expressoption zu welchen Anlässen von welchen Ausgangspunkten mit welcher Fracht zu welchen Zielen gezogen?
4. Wie oft kam es dabei zu außerplanmäßigen Ereignissen, bei denen der Vorrang vor zivilem Personenverkehr zum Tragen gekommen ist?

Die Fragen 3 und 4 werden zusammen beantwortet.

Die Expressoption wurde nicht in Anspruch genommen.

5. Unter Anwendung welcher Kriterien kann ein Transport zum Expresstransport deklariert werden?

Die Expressoption ist bei Aktivierung und Einsatz der VJTF zur Erfüllung der Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der NATO erforderlich.

- a) Wer führt diese Deklaration durch?

Aktivierung und Einsatz der VJTF in einer krisenhaften Lage erfolgt nach Aktivierung durch die NATO und mit Zustimmung des Deutschen Bundestages. Auf Grundlage dieser Entscheidungen wird die Expressoption durch das Bundesministerium der Verteidigung auf Basis des Vertrags abgerufen.

- b) Inwiefern kann die Bahn eine solche Expressoption, beispielsweise unter Verweis auf akute unvorhergesehene Engpässe im zivilen Personenverkehr, ablehnen?

Die Expressoption ist eine kommerzielle Option der Deutschen Bahn (DB) Netz AG für Eisenbahnverkehrsunternehmen und wird in den Schienennetznutzungsbedingungen als Expressstrasse beschrieben. Vorrangregelungen sind in diesen Bedingungen festgelegt. Grundsätzlich haben gegenüber einem Nutzer der Expressoption nur dringliche Hilfszüge und Personenverkehr-Express-Trassen Vorrang. Die Expressstrasse kann von jedem Zugangsberechtigten im

* Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Schiengüterverkehr bestellt werden und ist keine Besonderheit eines Militärtransports.

6. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Verlängerung oder Erneuerung des Rahmenfrachtvertrages mitsamt Expressoption für die Übernahme der VJTF 2023 und die IFFG 2024?

Eine Folgelösung gesicherter Zugriff auf Schienentransporte für die Verlegung deutscher Kräfte VJTF 2023 ist grundsätzlich vorgesehen. Details werden derzeit untersucht.

7. Hat die DB nach Kenntnis der Bundesregierung die im Rahmenfrachtvertrag zugesagten und zur permanenten Vorhaltung vorgesehenen 300 für Militärgüter geeigneten Wagons beschafft?

Nach Kenntnis der Bundesregierung waren alle vertraglich zugesagten Wagen marktverfügbar. Sie wurden durch die DB AG gemietet oder aus eigenen Beständen bereitgestellt. Eine Anschaffung (Kauf) ausschließlich für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Rahmenfrachtvertrag ist nach Kenntnis der Bundesregierung nicht erfolgt.

- a) Wenn nein, wie viele wurden nach Kenntnis der Bundesregierung angeschafft?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

- b) Welche Kosten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dadurch verursacht, und von welcher Seite wurden diese getragen?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, in welcher Höhe Beschaffungskosten angefallen sind. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Vertrages, in dem lediglich die Höhe der Vorhaltekosten insgesamt geregelt ist.

8. Enden die Vorhalteleistungen für die 300 für Militärtransporte geeigneten Wagons mit Ablauf des Jahres 2020?

Die Vorhalteleistungen enden vertragsgemäß mit Ablauf des 31. Dezember 2020.

- a) Falls ja, für welche Verwendung sind diese Wagen nach Kenntnis der Bundesregierung anschließend vorgesehen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden alle Wagen wieder in die Organisation der DB überführt.

- b) Inwiefern ist geplant, für die VJTF-Phase 2023 und 2024 wieder Wagons in welcher Größenordnung vorhalten zu lassen?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Auf welche Summe belief sich der tatsächliche Betrag für den Rahmenfrachtvertrag für das Jahr 2019?

Die Gesamtausgaben für den Rahmenfrachtvertrag R 1299 LOS 2 betragen für das Kalenderjahr 2019 insgesamt 41.925.438,46 Euro.

10. Inwiefern und gegebenenfalls wo sind die auf Bundestagsdrucksache 19/17000 erwähnten Verträge zwischen den US-Streitkräften und der DB Cargo AG öffentlich einsehbar, und inwiefern enthalten sie nach Kenntnis der Bundesregierung ebenfalls Expressoptionen wie der Rahmenfrachtvertrag zwischen der DB und der Bundeswehr?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind die jeweiligen Verträge zwischen den US-Streitkräften und der DB Cargo AG nicht öffentlich. Inhalte (z. B. hinsichtlich der Expressoption) sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- a) Wer hat hier gegebenenfalls nach Kenntnis der Bundesregierung die Befugnis zur Deklaration eines Expressfalls?

Details der Verträge sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- b) In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Verträgen jeweils Transporte auf welchen Routen vorgesehen?

Details zu Umfang, Transport und Routen sind der Bundesregierung nicht bekannt. Diese werden in der Regel erst 35 Arbeitstage vor einem Transport bekannt gegeben.

11. Mit welchen weiteren Ländern hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Cargo AG Verträge zum Transport von Militärgütern sowie Soldatinnen und Soldaten?

In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Verträgen jeweils Transporte auf welchen Routen vorgesehen?

Verträge mit weiteren Staaten sind der Bundesregierung nicht bekannt.

12. Wie viele Gelder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Rail Baltica bislang verausgabt (national wie seitens der EU)?

a) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuellen Schätzungen der Gesamtkosten?

b) Von welchem EU-Anteil, der sich auf bis zu 85 Prozent der Finanzierung belaufen kann, geht die Bundesregierung aus (<https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/finances/>)?

13. Welches Datum hält die Bundesregierung für die Fertigstellung der Rail Baltica für realistisch?

14. Inwiefern gab oder gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung konkrete Überlegungen, Teile des EU-Beitrags zur Rail Baltica dem für den nächsten EU-Haushalt 2021 bis 2027 geplanten Budget für „Militärische Mobilität“ zu entnehmen?

15. Inwiefern ist es nach Kenntnis der Bundesregierung grundsätzlich geplant oder ausgeschlossen, die Rail Baltica für Militärtransporte zu nutzen?
 - a) Inwiefern befürwortet die Bundesregierung eine Nutzung der Rail Baltica für Militärtransporte?
 - b) Falls ja, welche militärischen Zielorte sollen über die Rail Baltica beliefert werden?

Die Fragen 12 bis 15 werden zusammen beantwortet.

Die alleinige Zuständigkeit für Planung, Bau und Finanzierung sowie Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen liegt bei den EU-Mitgliedstaaten, auf deren Hoheitsgebiet die betreffende Verkehrsinfrastruktur liegt. Im Falle der Rail Baltica sind das die Republik Polen und die baltischen Staaten. Über Art und Umfang einer möglichen Kofinanzierung mit EU-Mitteln entscheidet die EU-Kommission.

16. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte zu, denen zufolge die Nutzung der Rail Baltica im Rahmen von NATO-Militärtransporten bereits Gegenstand von Gesprächen zwischen dem litauischen Verteidigungsministerium und mehreren NATO-Partnern war (<http://sumin.lrv.lt/en/news/the-aim-of-the-baltic-states-is-rapid-and-coordinated-implementation-of-the-rail-baltica-project>)?
 - a) Inwiefern und gegebenenfalls in welcher Form war die Bundesregierung an diesen Gesprächen beteiligt?
 - b) Was war nach Kenntnis der Bundesregierung Gegenstand und gegebenenfalls Ergebnis dieser Gespräche?

Die Fragen 16 bis 16b werden zusammen beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Die Bundesregierung war an diesen Gesprächen nicht beteiligt.

17. Welche Anschlüsse und Abzweigungen der Rail Baltica sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang geplant?
18. Inwiefern stehen diese Planungen für Anschlüsse und Abzweigungen nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls in einem Zusammenhang mit Erfordernissen, die im Kontext der Enhanced Forward Presence gesehen werden können?
19. Inwiefern bedarf es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Rail Baltica besonderer baulicher Maßnahmen, beispielsweise was die Tragfähigkeit von Brücken anbelangt, um für militärische Schienenschwertransporte geeignet zu sein, die für einen rein zivilen Personen- und Güterverkehr unnötig wären?
 - a) Was sind dies nach Kenntnis der Bundesregierung für bauliche Maßnahmen, und inwiefern sind diese Maßnahmen aktuell Gegenstand der Planungen für die Rail Baltica?
 - b) Werden hierdurch nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls Mehrkosten für die Rail Baltica verursacht, und falls ja, in welcher Höhe?

Die Fragen 17 bis 19 werden zusammen beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

