

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrich Oehme, Markus Frohnmaier,
Dietmar Friedhoff und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/21343 –**

Strategie für nachhaltige Mobilität der deutschen Entwicklungszusammenarbeit

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung setzt sich für eine „nachhaltige Mobilität“ ein (<https://www.giz.de/de/weltweit/82039.html>). Für die Fragesteller ergeben sich hieraus weitergehende Fragen.

1. Nach welchen Länderstrategien richtet die Bundesregierung ihr entwicklungspolitisches Engagement für „nachhaltige Mobilität“?
 - a) Welche qualitativen Unterschiede macht die Bundesregierung hinsichtlich Ländern und Länderstrategien (bitte begründen)?
 - b) Welche Unterschiede hinsichtlich der Mittelausstattung macht die Bundesregierung bei diesen Länderstrategien (bitte begründen)?
 - c) Welche Länder fallen unter die jeweiligen Länderstrategien (bitte auflühren und begründen)?
 - d) Gibt es für die Bundesregierung Gründe, bestimmte Länder auf keinen Fall in ihrer Strategie für „nachhaltige Mobilität“ zu berücksichtigen (bitte nennen)?

Die Fragen 1 bis 1d werden gemeinsam beantwortet.

Das Engagement der Bundesregierung im Bereich Nachhaltige Mobilität in der Entwicklungszusammenarbeit folgt dem BMZ-Papier „Urbane Mobilität“ (abrufbar unter: www.bmz.de/en/publications/languages/german/Materialie285_urbane_mobilitaet.pdf). Der Ansatz der Bundesregierung ist insofern sektorbezogen; es gibt keine Vorfestlegung auf einzelne Länder. Art und Umfang der jeweiligen bilateralen Kooperation werden im politischen Dialog mit der jeweiligen Partnerregierung vereinbart.

2. Welche Kosten verursachte das entwicklungspolitische Engagement für „nachhaltige Mobilität“ und etwaige Vorläufer nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren (bitte pro Jahr und jeweilige Länder aufschlüsseln)?
3. Welche Kosten werden von der Bundesregierung für das entwicklungspolitische Engagement für „nachhaltige Mobilität“ für die nächsten fünf Jahre veranschlagt (bitte pro Jahr und jeweilige Länder aufschlüsseln)?
4. Welche finanziellen Umsätze konnten nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf ihr entwicklungspolitisches Engagement für „nachhaltige Mobilität“ und etwaige Vorläufer in den letzten fünf Jahren erreicht werden (bitte pro Jahr und jeweilige Länder aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die entsprechenden öffentlichen Entwicklungsleistungen (Official Development Assistance; ODA) verwiesen. Diese sind in der Datenbank der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) unter <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CRS1> veröffentlicht (Förderschlüssel: „210 Transport & Storage“). Die Daten für 2019 werden voraussichtlich Ende 2020 vorliegen.

Die Mittelplanung in der bilateralen staatlichen Entwicklungszusammenarbeit des BMZ erfolgt in der Regel im zweijährigen Rhythmus und unterliegt der parlamentarischen Haushaltsgesetzgebung. Zuwendungen an Kirchen, Sozialstrukturträger, Nichtregierungsorganisationen, politische Stiftungen und andere staatliche Gebietskörperschaften (wie Kommunen) erfolgen nach dem Antragsprinzip. Daher können keine Aussagen über die etwaige Höhe von Bundesmitteln im Bereich nachhaltige Mobilität für die kommenden fünf Jahre getroffen werden.

5. Welche Technologien werden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verbindenden Infrastruktur im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?
6. Welche Technologien werden nach Kenntnis der Bundesregierung zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?
7. Welche Technologien werden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Binnenschifffahrt im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?
8. Welche Technologien werden nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verkehrssicherheit im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?

9. Welche Technologien werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer im Rahmen der entwicklungs- politischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche ge- denkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 bis 9 werden gemeinsam beantwortet, da eine Technologie gleich- zeitig mehrere der genannten Zwecke erfüllen kann.

BMZ-finanzierte Entwicklungsvorhaben der bilateralen staatlichen Entwick- lungszusammenarbeit orientieren sich an den mit den Partnerregierungen ge- troffenen Vereinbarungen. Technologien werden dann im Rahmen von Ent- wicklungsvorhaben gefördert, wenn sie zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungs- und Klimaziele beitragen. Für Entwicklungsvorhaben im Be- reich nachhaltige Mobilität ist das Dokument „Urbane Mobilität“ (siehe Ant- wort zu Frage 1) maßgeblich. Darüber hinaus werden keine Festlegungen hin- sichtlich der Technologiewahl getroffen. Diese erfolgen kontextspezifisch und bedarfsorientiert.

Im Folgenden werden jene Technologien aufgeführt, die im Rahmen von lau- fenden Entwicklungsvorhaben gefördert werden und mindestens einen der von den Fragestellern genannten Einsatzzwecke erfüllen.

Technologie	Gewöhnlicher Einsatzzweck	Länder
Elektrobusse	ÖPNV (Frage 6)	Indien, Global
(Elektrische) Leichtfahrzeuge (Fahrräder, Elektrofahrräder, elektrische Zwei- und Dreiräder)	ÖPNV (Frage 6), Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (Frage 9)	Kolumbien
Schnellbussysteme	ÖPNV (Frage 6)	Albanien
Elektromobilität (Städtische und ländliche Anwendungskonzepte)	ÖPNV (Frage 6), Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (Frage 9), Binnenschifffahrt (Frage 7)	Ecuador, Ukraine, Kenia
Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge	ÖPNV (Frage 6), Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (Frage 9)	Brasilien, Indien
Emissionsarme Busse	ÖPNV (Frage 6)	Indien
Schienengebundene Systeme (Metros, Straßenbahnsysteme, S-Bahnen)	ÖPNV (Frage 6)	China, Indien, Tunesien
Fähren	ÖPNV (Frage 6), Binnenschifffahrt (Frage 7)	Indien, Timor Leste
Verkehrsberuhigungs- und Straßensicherheitsmaßnahmen	Verkehrssicherheit (Frage 8)	Indien, Südafrika
Rad- und Fußgängerwegenetz	Verbindende Infrastruktur (Frage 5), Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer (Frage 9)	Indien, Südafrika, Südkaukasus
Integriertes Ticketing- und Fahrgastinformationssystem	ÖPNV (Frage 6)	Indien
Straßenzustands- und -instandhaltungsdatenbank	Verbindende Infrastruktur (Frage 5)	Liberia

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

10. Welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Initiative Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI, vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller verlinkte Strategie) im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?

Folgende Maßnahmen werden derzeit umgesetzt:

Technische Zusammenarbeit	
Vorhaben	Land / Region
Energieeffiziente Antriebe im urbanen Kontext	Brasilien
Integrierte nachhaltige Stadtverkehrssysteme für Smart Cities	Indien
Verbesserung der Lebensbedingungen in Ammans Armengebieten	Jordanien
Verkehr, Mobilität, Logistik	Namibia
Nachhaltige Mobilität in Sekundärstädten	Peru
Strategische Allianz: West-African Transport Academy	Ghana
Nachhaltige Mobilität in Metropolregionen	Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN)
Nachhaltige Urbane Mobilität Südkaukasus	Zentralasien
Klimafreundlicher öffentlicher Personennahverkehr im Ballungsraum Tirana	Albanien
Auf- und Ausbau von Kapazitäten im Verkehrssektor	Liberia
Qualifizierungsoffensive für klimafreundliche städtische Dienstleistungen	Peru
Deutscher Beitrag zum EU-Programm Klima in Lateinamerika (EUROCLIMA+)	Lateinamerika überregional
Studie Elektromobilität im ländlichen Kenia	Kenia
Nationale Studie: Analyse und Zukunftsszenarien der Elektromobilität und des Energiemix in Ecuador bis 2030	Ecuador
Nachhaltige urbane Mobilität	Kolumbien
Inklusive und nachhaltige intelligente Städte im Rahmen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung in Lateinamerika	Lateinamerika überregional
Umsetzung der nationalen Klimaschutzziele im mexikanischen Verkehrssektor	Mexiko
Nachhaltige Mobilität 2.0	Global
TUMIVolt – Urbane Mobilität aus erneuerbaren Energien	Global
Politikberatung in der Kommunal- und Stadtentwicklung	Global
Finanzielle Zusammenarbeit	
Vorhaben	Land / Region
Klimafreundliche ÖPNV- Systeme in Lateinamerika	CAF (Andenpakt)
Klima- und umweltfreundliche Stadtentwicklung	CAF (Andenpakt)
Urumqi Metro Line 1	China
Lanzhou Metro Linien Linie 2	China
Klimafreundliche urbane Mobilität (Fähren)	Indien
Metro Nagpur	Indien
Klimafreundliche urbane Mobilität (Klimafreundliche Modernisierung des städtischen öffentlichen Verkehrs Tamil Nadu)	Indien
Klimafreundliche urbane Mobilität IV (Klimafreundliche Modernisierung des städtischen öffentlichen Verkehrs Tamil Nadu)	Indien
Klimafreundliche urbane Mobilität IV (Begleitmaßnahme)	Indien
Klimafreundliche Urbane Mobilität I (Begleitmaßnahme)	Indien
Klimafreundliche Urbane Mobilität I (Begleitmaßnahme)	Indien
Nachhaltiger städtischer Nahverkehr	Marokko
Investitionsfinanzierung ÖPNV Lima (Metrolinie 2)	Peru
NAMA für nachhaltigen Stadtverkehr in Peru (Phase II)	Peru
Green Goal – Programm Nicht Motorisierter Transport	Südafrika
S-Bahn Tunis	Tunesien

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

11. Welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Action towards Climate-friendly Transport (ACT; http://www.bmz.de/de/zentrales_downloadarchiv/themen_und_schwerpunkte/klimaschutz/01_factsheets/en/BMZ_Factsheet_Mobilitaet_EN.pdf) im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ derzeit eingesetzt, und welche gedenkt sie in Zukunft einzusetzen (bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?

Die Action towards Climate-friendly Transport-Initiative (ACT) bündelt als Dachinitiative verschiedene Projekte und Selbstverpflichtungen von Partnern der deutschen Entwicklungszusammenarbeit mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Der deutsche Beitrag bezieht sich auf Entwicklungsmaßnahmen im Rahmen der Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI). Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

12. Spielt die „Urban Air Mobility“ und die damit verbundene Einführung von Flugtaxis im Rahmen der entwicklungspolitischen „nachhaltigen Mobilität“ (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/der-naechste-schritt-zur-erprobung-von-flugtaxis-in-deutschland-1146854>) eine Rolle (wenn ja, bitte begründen und auf die jeweiligen Länderstrategien und Länder aufschlüsseln)?

Die Urban Air Mobility oder die Einführung von sogenannten Flugtaxis sind nicht Teil des entwicklungspolitischen Engagements der Bundesregierung.

