

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/23631 –**

Anpassungen der Verkehrspolitik an den europäischen Green Deal und das Konzept „TEE 2.0“

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ziele des europäischen Green Deals verlangen eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf die Binnenschifffahrt bis 2050. Diese Zielsetzung ist nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller seit langer Zeit überfällig. Auch der Masterplan Schienenverkehr, der Masterplan Schienengüterverkehr und der Masterplan Binnenschifffahrt, alle vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), haben eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zum Ziel. Sie berücksichtigen aber noch nicht die Klimaneutralität bis spätestens 2050 sowie die Emissionsreduktion um 55 Prozent bis 2030 und könnten sich auch für die Verlagerungsziele des Green Deals als nicht ausreichend erweisen.

Zusammen mit dem aus bisherigen Studien prognostizierten Wachstum des Güterverkehrs wird die Verlagerung zu einem erheblichen Anstieg des Schienengüterverkehrs führen. Dieser kann durch eine Fortsetzung der Ausbauplanung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht erreicht werden. Der BVWP 2030 beruht auf der Verkehrsverflechtungsprognose aus dem Jahr 2012 und hat eine Zielstellung, die die Ziele des Green Deals noch nicht beinhaltet. Daher sind diese bis 2050 reichenden Verkehrsprognosen nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller veraltet und eignet sich nicht für verlässliche Planungen zur Verkehrsentwicklung.

Auch im europäischen Personenverkehr gibt es neue Konzepte, ganz aktuell die am 21. September 2020 vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer vorgestellte Idee „TEE 2.0“ (TEE = TransEurop-Express), die eine deutliche Ausweitung von grenzüberschreitenden Personenverkehren bei Tag und in der Nacht beinhaltet (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/EU-Ratspraesidentschaft/innovativer-schienenverkehr-2020-09-21.html>). Dies wird von den Fragestellerinnen und Fragestellern sehr begrüßt. Allerdings ist das Umsetzungskonzept noch sehr unklar; es ist bislang nur ein gemeinsames Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der beteiligten nationalen Bahnen erwähnt, nicht aber die konkreten Schritte dorthin. Auch zur Finanzierung der Umsetzung gibt es in der Präsentation von Bundesver-

kehrsminister Andreas Scheuer und in den veröffentlichten Dokumenten bislang keine Aussagen.

Die Umsetzung beider Konzepte wird nicht nur im Bereich Verkehr, sondern auch in der verkehrsspezifischen Industrie, Forschung und Bildung zu großen Veränderungen führen. Dabei ist davon auszugehen, dass dies auch starke Auswirkungen auf die Arbeitsplätze und Berufe in diesem Sektor haben wird.

1. Beabsichtigt die Bundesregierung zur Maßnahmenplanung einer Umsetzung des Green Deals in Deutschland eine neue, umfassende Studie zur Planung des Infrastrukturausbaus im Sinne der europäischen Zielstellung einer Klimaneutralität bis 2050?

Falls ja, wann soll diese beauftragt werden, und wann sind Ergebnisse zu erwarten?

Falls nein, warum nicht?

2. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die bereits verabschiedeten Maßnahmen im Verkehrsbereich in Bezug auf die Ziele des Green Deals zu prüfen und ggf. bereits planerisch zu erweitern, um Planungskosten und Planungszeiten zu sparen (bitte begründen)?
14. Wie plant die Bundesregierung, die Auswirkungen des Green Deals, des „TEE 2.0“ sowie der Verkehrsverlagerungen – im Sinne des Klimaschutzes – auf den Arbeitsmarkt zu analysieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen (bitte begründen)?

Die Fragen 1, 2 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission vom 11. Dezember 2019 zum Green Deal als neue Zukunftsstrategie enthält Initiativen und Vorschläge für zahlreiche Bereiche auf europäischer Ebene. Beispielsweise werden signifikante Ergänzungen des bestehenden Rechtsrahmens für den Klimaschutz angekündigt. Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der Kommission die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Die Umsetzungsinstrumente sollten so austariert werden, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung gewahrt bleiben. Bestehende nationale Regelungen und Programme werden geprüft und gegebenenfalls angepasst, soweit eine entsprechende Klärung auf europäischer Ebene erfolgt ist.

Die Bundesverkehrswegeplanung ist Grundlage der Planung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Maßgeblich für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur sind die auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 im Dezember 2016 beschlossenen Ausbaugesetze der einzelnen Verkehrsträger bzw. die darin enthaltenen Bedarfspläne. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) werden streckenscharfe (bzw. auf andere geeignete Raumeinheiten bezogene) Verkehrsmengenvergleiche und Engpassanalysen durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse werden dann auch Aussagen über Auswirkungen auf Einzelprojekte möglich sein.

3. Welche zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge einer Umsetzung des „TEE 2.0“ inklusive der enthaltenen Nachtzugverkehre notwendig, bzw. welche bereits geplanten Maßnahmen müssen verändert oder beschleunigt werden (bitte Maßnahmen mitsamt den geschätzten Kosten und der geplanten Umsetzungszeit angeben)?

Die Planungen für den TEE 2.0 basieren auf dem Zielfahrplan Deutschlandtakt. Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen oder Veränderungen darüber hinaus sind nach Auffassung der Bundesregierung nicht erforderlich.

4. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Ziele des Masterplans Schienenverkehr, des Masterplans Schienengüterverkehr und des Masterplans Binnenschifffahrt mit Blick auf den Green Deal zu novellieren, und bis wann wird eine solche Überarbeitung erfolgen (bitte begründen)?

Die Maßnahmen des Masterplan Schienengüterverkehr werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bei der Erreichung der gesetzten Ziele, z. B. eines Anteils des Schienengüterverkehrs von 30 Prozent am Modalsplit der Verkehrsträger bis 2030, überprüft. Darüber hinaus werden unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen neue ergänzende Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

Die Maßnahmen aus den Masterplänen Schienenverkehr und Binnenschifffahrt, die direkt oder indirekt für die Ziele des Green Deals relevant sind, werden bei Bedarf weiterentwickelt.

5. Welche Studie bzw. welche Studien und sonstigen Vorarbeiten liegen der vorgestellten Idee des „TEE 2.0“ und der vorgeschlagenen neuen Nachtzuglinien zugrunde (bitte Link zu zugänglichen Veröffentlichungen angeben; falls die Studien bzw. Vorarbeiten noch nicht veröffentlicht sind, bitte um Veröffentlichung sowie Begründung der bisherigen Nicht-Veröffentlichung)?

Es wird auf die Studie zum Konzept TEE 2.0 (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/EU-Ratspraesidentschaft/innovativer-schieneverkehr-2020-09-21.html>) und die Vorarbeiten hierzu durch die Planungen zum Deutschlandtakt (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/>) verwiesen.

6. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einer Betriebsaufnahme des „TEE 2.0“ sowie der vorgeschlagenen neuen Nachtzuglinien zu rechnen, und wie fügt sich dieser Zeitplan in das Klimaschutzkonzept der EU ein (bitte Zeitplan gegliedert nach Linien und jeweils mit Einzelschritten aufführen und ggf. begründen)?

Der Zeitplan für eine gestufte Umsetzung des Konzepts TEE 2.0 wird derzeit erarbeitet.

7. Welche konkreten Maßnahmen zur Umsetzung des „TEE 2.0“ sowie der neuen Nachtzuglinien plant die Bundesregierung im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft und darüber hinaus (bitte begründen)?

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat seinen europäischen Amtskollegen und der Europäischen Kommission vorgeschlagen, dass

die Staaten und Bahnunternehmen, die sich am TEE 2.0 beteiligen wollen, dies kurzfristig gemeinsam in einer Absichtserklärung festlegen. Anschließend soll dann auf Expertenebene der notwendige Detailaustausch zwischen den Unternehmen und Mitgliedstaaten beginnen. Weiterhin beteiligt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an der neu gegründeten International Rail Passenger Transport Platform der europäischen Verkehrsministerien. Deutschland hat dabei den Vorsitz der Arbeitsgruppe, die sich mit der Entwicklung des europäischen Fernzugnetzes beschäftigt.

8. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für die Einrichtung der neuen Linien, und wie soll die Finanzierung gewährleistet werden (bitte Ausgabenposten auflisten und begründen)?

Die Züge des Konzepts TEE 2.0 sind als eigenwirtschaftlicher Fernverkehr geplant. Sie basieren auf der grenzüberschreitenden Durchbindung von Fernzügen der nationalen Taktverkehre. Bereits heute gibt es Rollmaterial, das in vielen Ländern Europas einsetzbar ist und die transeuropäische Durchbindung von Zugfahrten über Ländergrenzen ermöglicht. Aufgrund der höheren Kosten dieser Fahrzeuge für die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich die Mitgliedsstaaten anlässlich der Schienenkonferenz am 21. September 2020 für ein EU-Programm zur Förderung von Investitionen in grenzüberschreitend nutzbare Fahrzeuge ausgesprochen. Der Finanzierungsbedarf für ein solches Programm wird derzeit ermittelt.

9. Welche Reaktionen der anderen zu beteiligenden EU-Länder sowie der Schweiz hat die Bundesregierung auf die Vorschläge zum „TEE 2.0“ sowie zu den neuen Nachtzuglinien erhalten, und wie bewertet sie diese?

Die Rückmeldungen der Mitgliedstaaten zum Konzept TEE 2.0 waren durchweg positiv. Viele Staaten haben ihr Interesse an einer Mitwirkung geäußert. Daher ist eine weitere Konkretisierung des Konzepts und die Diskussion seiner Umsetzung sinnvoll.

10. Wann, und in welcher Weise plant die Bundesregierung, Workshops, Seminare oder andere Beteiligungsformate mit Fachleuten und in dem Bereich aktiven Nichtregierungsorganisationen (NGOs – z. B. Back on Track, Bahn für Alle, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Pro Bahn, Allianz pro Schiene, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG] oder Reisebüro-Verbände) zum „TEE 2.0“ und zu den geplanten neuen Nachtzuglinien durchzuführen?

Es gibt derzeit keine konkreten Planungen der Bundesregierung für Beteiligungsveranstaltungen zum Konzept TEE 2.0.

11. Wie soll das im Rahmen des „TEE 2.0“ vorgeschlagene gemeinsame EVU von DB AG, SNCF (Nationale Eisenbahngesellschaft Frankreichs) und weiteren Bahnen der Nachbarländer konkret umgesetzt werden, und mit welchem Zeitplan?

Die Umsetzung des Konzepts TEE 2.0 ist Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ob ein Gemeinschaftsunternehmen für den TEE 2.0 die Vorzugslösung ist, entscheiden diese.

12. Ist mit der vorgeschlagenen Gründung eines solchen gemeinsamen EVU nach Einschätzung der Bundesregierung die bisherige EU-Strategie einer Liberalisierung des Eisenbahnmarktes als gescheitert anzusehen, und werden stattdessen zukünftig die Kooperationen der EVU im Vordergrund stehen (bitte begründen)?

Mit der Verabschiedung des vierten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union im Jahr 2016 wurde der einheitliche europäische Eisenbahnmarkt geschaffen. Eines der Kernmerkmale ist die vollständige Liberalisierung der nationalen Eisenbahnmärkte. Wettbewerb und Liberalisierung schließen die Kooperation von Eisenbahnunternehmen bei der Erbringung von Eisenbahnverkehren nicht aus. Die Entscheidung über eine solche Zusammenarbeit liegt bei den Eisenbahnunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

13. In welcher Weise (z. B. durch das gleiche gemeinsame EVU oder durch eine neue Kooperation) sollen die vorgeschlagenen neuen Nachtzuglinien umgesetzt werden?
- Ist auch hierfür die Gründung eines neuen, gemeinsamen EVU vorgesehen (bitte begründen)?
 - Wie sollen diese Linien mit den bestehenden Linien, insbesondere den „NightJet“-Linien der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), und deren Betreibern koordiniert werden?
 - Welches Rollmaterial (Komfortkategorien, Baureihen) soll für diese neuen Nachtzuglinien zum Einsatz kommen?
 - Wie viele der benötigten Wagen bzw. Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum Kauf verfügbar, und welche müssen zum Bau beauftragt werden, und mit welchem Zeitplan?

Die Entscheidung über die Einrichtung, Durchführung und Ausgestaltung von Schienenpersonenfernverkehr obliegt in Deutschland den Eisenbahnunternehmen. Die Entwicklung neuer Nachtzuglinien wird von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa angestrebt.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

