

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26410 –**

Auswirkungen der „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ der Europäischen Kommission auf den deutschen Verkehrssektor

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat in ihrer „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ ihre Vision für den Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 dargelegt. Damit will sie die Emissionen auf der Straße, der Schiene und auf dem Wasser senken und nachhaltige Technologien vorantreiben. Mit der Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität werden vor allem die drei Ziele verfolgt, das europäische Verkehrssystem nachhaltig, intelligent und widerstandsfähig zu machen (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>). Welche Auswirkungen die Strategie nach Ansicht der Bundesregierung auf das deutsche Verkehrssystem hat, soll nachfolgend erfragt werden.

1. Was muss die Bundesregierung tun, damit sie die „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ einhält (bitte die Ziele für die Jahre 2030, 2035 und 2050 getrennt angeben)?

Die EU-Verkehrsstrategie setzt den Kurs des vor einem Jahr vorgestellten umfassenden „European Green Deal“ hin zu einer klimaneutralen EU bis 2050 fort. Die Bundesregierung war bereits im Vorfeld der Erstellung der Verkehrsstrategie sehr aktiv. Mit dem Klimaschutzgesetz war Deutschland Taktgeber für die Etablierung des Ziels der Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 und auch für rechtlich verbindliche Klimaziele bis 2030. Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung enthält ein Maßnahmenprogramm, um diese Klimaziele zu erreichen. Ein Element ist das Brennstoffemissionshandelsgesetz, das in den bisher nicht vom europäischen Emissionshandel erfassten Bereichen Verkehr und Wärme einen CO₂-Preis eingeführt hat. Auch dies ist ein Meilenstein, den es bisher auf EU-Ebene so nicht gibt. Mit dem New Mobility Approach hat die Bundesregierung unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft eine Diskussion mit allen EU-Verkehrsministern zu Fragen einer nachhaltigen, bezahlbaren und resilienten EU-Verkehrspolitik geführt. Die Bundesregierung wird die in der Ver-

kehrsstrategie angeführten Einzelmaßnahmen bewerten, sobald die EU-Kommission hierzu konkrete Vorschläge für EU-Rechtsetzungsakte vorlegt.

2. Wie soll der Linienverkehr im Sinne der „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ nach Ansicht der Bundesregierung klimaneutral gestaltet werden?

Hierzu bedarf es erst noch der konkreten Vorschläge. Die Bundesregierung forciert mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Elektrifizierungsprogramm eine weitere Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland. Ergänzend ist auf nicht wirtschaftlich sinnvoll zu elektrifizierenden Strecken der Einsatz alternativer Antriebe vorgesehen. Zudem wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms der Bundesregierung umfangreiche zusätzliche Mittel für die Schiene vorgesehen.

3. Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Luftverkehr?

Beiträge des Luftverkehrs zu den Klimazielen sind sowohl im Rahmen des Europäischen Green Deal als auch in der EU Sustainable and Smart Mobility Strategy in verschiedenen Vorschlägen und Initiativen enthalten. Aufgrund der globalen Vernetzung des Luftverkehrs bedarf es abgestimmter Maßnahmen auf nationaler, europäischer wie auch auf globaler Ebene. Dabei bieten neben technologischen und operationellen Maßnahmen (wie z. B. Anschaffung effizienterer Flugzeuge, Prozessoptimierung in der Luft und am Boden, Verlagerung von Flügen durch verbesserte Bahnverbindungen usw.) die Verwendung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe sowie marktbasierter Maßnahmen und eine angemessene CO₂-Bepreisung die Möglichkeit, die Emissionen des Luftverkehrs zu reduzieren und mit den Klimazielen des Pariser Übereinkommens in Einklang zu bringen. Darüber hinaus sind bei der Betrachtung der Klimawirkung des Luftverkehrs auch Nicht-CO₂-Effekte zu berücksichtigen. Für den internationalen Luftverkehr bestehen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) bislang zwei klimabezogene Ziele: CO₂-neutrales Wachstum ab 2020 und Zwei Prozent Effizienzsteigerung von Kraftstoffen bis 2050. Die Festlegung eines Langfristziels für den internationalen Luftverkehr wird in der ICAO erarbeitet und auf der nächsten ICAO-Versammlung in 2022 beraten. Auf europäischer Ebene wird im ersten Quartal 2021 ein Legislativvorschlag erarbeitet, der ein Minderungsziel für den Zeitraum 2030 bis 2050 vorgeben soll. National hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, strombasierte Kraftstoffe vorrangig dort zuerst einzusetzen, wo es keine Alternativen zur direkten Elektrifizierung gibt, mithin im Luftverkehr. Mit dem am 3. Februar 2021 im Bundeskabinett verabschiedeten Umsetzungsentwurf der RED-II-Richtlinie soll daher für den Flugverkehr eine Mindestquote für flüssige Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien (Power to Liquid) ab 2026 eingeführt werden, die bis 2030 schrittweise auf zwei Prozent steigt.

4. Welche innerdeutschen und von Deutschland aus startenden Flugverbindungen bis zu einer Entfernung von 500 Kilometern sind der Bundesregierung bekannt (bitte aufschlüsseln)?
5. Wie lange ist die Flugdauer auf diesen Verbindungen nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte aufschlüsseln)?
6. Auf welchen dieser Verbindungen besteht nach Kenntnis der Bundesregierung eine Relation mit dem Fernverkehr der Bahn (bitte aufschlüsseln)?

7. Wie lange ist die Fahrtdauer nach Kenntnis der Bundesregierung auf diesen Verbindungen mit der Bahn (bitte aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Abhängigkeit vom eingesetzten Fluggerät und den jeweiligen Windverhältnissen beträgt die reine Flugdauer üblicherweise zwischen 30 und 60 Minuten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 187 auf Bundestagsdrucksache 19/25435 verwiesen.

8. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Marktreife emissionsfreier Großflugzeuge bis 2035 zu erreichen?
9. Muss die Bundesregierung ihre Strategie anpassen, um die Marktreife emissionsfreier Großflugzeuge bis 2035 zu erreichen?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
10. Wo sieht die Bundesregierung noch Herausforderungen, um die Marktreife emissionsfreier Großflugzeuge bis 2035 zu erreichen?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung fördert im Bereich technologischer Maßnahmen die Entwicklung neuer Antriebsformen sowie umweltschonender Flugzeugtechnologien. Elektrisches und hybrides Fliegen stellt für ein ausgewähltes Marktsegment eine langfristige Option dar. Die Anforderungen an Luftfahrtantriebe, die erforderliche hohe Leistung bei gleichzeitig geringem Gewicht und einer hohen Zuverlässigkeit auch unter widrigen Umgebungsbedingungen stehen einer Nutzung von Elektro- und Hybridantrieben im Luftverkehr, insbesondere in Großraumflugzeugen, bislang entgegen. Die technologischen Fortschritte der letzten Jahre und Demonstrationsflüge mit elektrischen Kleinflugzeugen lassen das elektrische und hybride Fliegen für kleine und mittelgroße Verkehrsflugzeuge jedoch als realistisch erscheinen.

Da der Luftverkehr im Massenmarkt auf absehbare Zeit auf Flüssigkraftstoffe angewiesen sein wird, kommt dem Einsatz von erneuerbarem Kerosin eine wichtige Rolle zu. Neben fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen ermöglicht insbesondere Kerosin, das mittels erneuerbarer Energie erzeugt wird (Power-to-Liquid/PtL), eine Verringerung der Klimaauswirkungen. Die Bundesregierung unterstützt Initiativen auf nationaler und internationaler Ebene, um die Marktreife von erneuerbarem Kerosin (und insbesondere PtL) zu erreichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

11. Wie soll sich nach Ansicht der Bundesregierung der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr nach Ansicht der Bundesregierung bis 2030 verdoppeln?
12. Warum ist es nach Ansicht der Bundesregierung notwendig, dass sich der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 verdoppelt?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr bis 2030. Dies schließt den Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr mit ein.

In Deutschland ist bereits ein Netz an Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h realisiert, das mit Aus- und Neubauprojekten des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erweitert wird. Hierbei sind auch weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken vorgesehen. Ferner sollen mit den derzeit laufenden Planungen für den Deutschlandtakt, wonach anhand eines Zielfahrplans das Schienennetz passgenau ausgebaut werden soll, Umsteige- und Reisezeiten gesenkt und dadurch die Attraktivität des Systems Schiene weiter gestärkt werden. Der aktuelle Gutachterentwurf des Zielfahrplans sieht dabei perspektivisch weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken vor.

13. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Schienengüterverkehr bis 2050 zu verdoppeln?
14. Muss die Bundesregierung ihre Strategie anpassen, um den Schienengüterverkehr bis 2050 zu verdoppeln?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
15. Wo sieht die Bundesregierung noch Herausforderungen, um den Schienengüterverkehr bis 2050 zu verdoppeln?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung fördert umweltfreundliche und zukunftsweisende Verkehrsformen in ihrer Entwicklung. Hierzu zählt insbesondere der Schienengüterverkehr (SGV). Im „Masterplan Schienenverkehr“, der im Rahmen des Schienepaktes im Juni 2020 veröffentlicht wurde, ist der SGV umfassend verankert, u. a. mit dem Ziel eines Marktanteils des SGV von min. 25 Prozent bis 2030. In Umsetzung der Vereinbarung innerhalb der Bundesregierung, den Verkehrssektor bis 2050 vollständig zu dekarbonisieren, sind darüber hinaus weitere Schritte und Maßnahmen zur Vergrößerung des Anteils des SGV über das Jahr 2030 hinaus zu definieren.

Die fünf Sofortmaßnahmen des Masterplans SGV – Absenkung der Trassenpreise, Umsetzung des 740-Meter-Netzes, das Bundesprogramm „Zukunft SGV“ zur Förderung von Innovationen, die „Zugbildungsanlage der Zukunft“ und unternehmerische Beiträge des Sektors – befinden sich alle in der Umsetzung.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert seit dem 1. Juni 2018 anteilig die Trassenentgelte im SGV. In 2021 stehen für die Trassenpreisförderung 350 Mio. Euro zur Verfügung. In diesem Jahr wird das BMVI zudem die Förderung evaluieren lassen.

Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ ist am 20. Mai 2020 mit einem Volumen von 30 Millionen Euro p.a. gestartet und soll auch in der aktuell konjunkturell schwierigen Phase als weitere Sofortmaßnahme Innovationen in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik finanziell unterstützen.

Mit der durch die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 beschlossenen Förderung der Anlagenpreise wird eine weitere Maßnahme zur Stärkung des SGV umgesetzt. Die wettbewerbsneutrale Förderung mit dem Fokus auf den Einzelwagenverkehr ist am 13. Dezember 2020 gestartet. In diesem Jahr stehen 80 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Anschlussförderrichtlinie dient dem Anreiz privater Investitionen in Zugänge zum Schienennetz. Am 1. März 2021 wird die überarbeitete Fassung in Kraft treten. Zusätzlich zur bisherigen Förderung des Neu- und Ausbaus und der Reaktivierung privater Gleisanschlüsse werden der Ersatz bereits bestehender Anlagen (inkl. Anschlussweiche), die Finanzierung multifunktionaler Anlagen zum Umschlag Straße/Schiene und die Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten durch die Förderung von Zuführungs- und Industriestammgleisen in die Förderung aufgenommen. Dafür wurde der Mittelansatz im Bundeshaushalt 2021 gegenüber dem Vorjahr um zusätzlich 20 Mio. Euro auf 34 Mio. Euro p.a. erhöht. Insgesamt stehen bis 2024 151 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein weiteres Element für einen effizienten und digitalen SGV. Auf Grund der EU-weiten Vernetzung des SGV ist eine Umrüstung nur im gesamteuropäischen Kontext sinnvoll und realisierbar. Das BMVI hat zur Unterstützung des Migrationsprozesses ein Auftragsforschungsprojekt „DAK-Demonstrator“ mit einer Laufzeit von 2,5 Jahren und einem Mittelansatz von ca. 13 Mio. Euro gestartet, bei dem aktuell verschiedene Kupplungstypen erprobt und verglichen werden.

Durch Evaluierungen der einzelnen Programme wird die Förderstrategie regelmäßig überprüft und auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse angepasst.

16. Inwieweit trägt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Vorgaben der „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ im Hinblick auf die gemeinsam genutzten und kollaborativen Mobilitätsdiensten (Carsharing, Leihfahrräder, Fahrgemeinschaften und andere Formen der Mikromobilität) nach Ansicht der Bundesregierung Rechnung?

Die angeführten Mobilitätsdienste unterfallen nicht dem Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Dieser umfasst nach § 1 Absatz 1 PBefG die entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderungen von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen.

17. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Marktreife emissionsfreier Schiffe bis 2030 zu erreichen?
18. Muss die Bundesregierung ihre Strategie anpassen, um die Marktreife emissionsfreier Schiffe bis 2030 zu erreichen?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
19. Wo sieht die Bundesregierung noch Herausforderungen, um die Marktreife emissionsfreier Schiffe bis 2030 zu erreichen?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der internationale Seeverkehr muss seinen Beitrag zu den Zielen des Pariser Klimaschutzübereinkommens leisten. Dafür setzt sich die Bundesregierung auf internationaler wie auf europäischer und nationaler Ebene ein. Dabei spielt die Entwicklung von Vorschriften im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), deren Beschlüsse weltweit gelten und für Schiffe aller Flaggen gleichermaßen anzuwenden sind, eine wichtige Rolle. Sie ermöglichen damit einen international einheitlichen Klima- und Umweltschutz und vermeiden Sicherheitsrisiken und Wettbewerbsverzerrungen.

Die von der IMO 2018 beschlossene Auftaktstrategie zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen von Schiffen legt einen Emissionsminderungspfad bis zum Jahr 2050 fest, der im Verhältnis zu 2008 eine Reduktion von mindestens 50 Prozent vorsieht, im Idealfall sogar eine vollständige Dekarbonisierung des Sektors. Seitens der Bundesregierung wird nach wie vor eine Ambitionssteigerung auf 70 bis 100 Prozent Minderung bis 2050 angestrebt, um den Seeverkehr in Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzübereinkommens zu bringen. Die Etablierung nachhaltiger Antriebstechnologien und Kraftstoffe bis 2030 hat dabei eine zentrale Funktion.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Europäische Union in Bezug auf den Klimaschutz im Seeverkehr im Rahmen des Europäischen Green Deal und mit Blick auf das erhöhte Klimaziel der EU weitergehende Verantwortung übernehmen muss. Es wird begrüßt, dass die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung zum Green Deal angekündigt hat, entsprechende Vorschläge vorzulegen, die für 2021 erwartet werden. Nach Auffassung der Bundesregierung ist dabei sicherzustellen, dass die verschiedenen Maßnahmen der EU effektiv ineinandergreifen. Zudem haben geplante EU-Initiativen auch die Beschlüsse und Entwicklungen auf IMO-Ebene berücksichtigen.

Die Bundesregierung unterstützt zudem die EU-Aktivitäten zur Forschungsförderung im maritimen Umfeld.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind emissionsfreie Schiffe als sinnvolle Modellprojekte erforderlich, um Anreize in der Technologieentwicklung zu setzen und das Potenzial der europäischen Schiffbau-Industrie zu nutzen. Die Zeitschiene bis 2030 erscheint aus Sicht der Bundesregierung sehr ambitioniert, aber ausreichend, um alternative Technologien und Kraftstoffe bis zur Marktreife zu entwickeln. Darüber hinaus besteht mit der Dekarbonisierung des Seeverkehrs ein starker Zusammenhang mit der deutschen Wasserstoffstrategie, da grüner Wasserstoff für nachhaltige Schiffskraftstoffe benötigt wird, entweder direkt oder als Basis für weitere Syntheseschritte.

