

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19421 –

Abstimmung der EU-Mitgliedstaaten bei europäischen Lieferketten

Vorbemerkung der Fragesteller

Seitdem die Corona-Pandemie die Europäische Union (EU) erreicht hat, werden immer mehr Grenzen geschlossen. So gab es beispielsweise erhebliche Einschränkungen an der deutsch-polnischen und der deutsch-französischen Grenze (<https://www.cicero.de/wirtschaft/corona-grenzschiessungen-eu-sche-nge-n-stau-warenverkehr-ursula-von-der-leyen>).

Der wirtschaftliche Erfolg der EU beruht zum großen Teil auf den vier Freiheiten: Freier Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital. Dieser wird in der momentanen Krise durch nationale Abschottungen auf die Probe gestellt. Derweil setzt EU-Kommissionspräsidentin Dr. Ursula von der Leyen auf die freiwillige Abstimmung der EU-Mitgliedstaaten. Wie diese aussieht und welche Auswirkungen die Grenzschießungen haben, ist Gegenstand der nachfolgenden Fragen.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit den Grenzschießungen der Güterverkehr in die und aus den an Deutschland angrenzenden EU-Mitgliedstaaten entwickelt?

Aktuelle Zahlen zur Gesamtentwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs nach und aus den an Deutschland angrenzenden EU-Mitgliedstaaten liegen für den genannten Zeitraum in der amtlichen Statistik noch nicht vor. Erste Hinweise hierzu liefert der LKW-Maut-Fahrleistungsindex. Im Rahmen einer Sonderauswertung hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die mautpflichtigen Fahrten über Grenzübergänge zwischen Deutschland und den Nachbarländern mit den Werten des Vorjahreszeitraums verglichen. Dabei wurden die mautpflichtigen Ein- und Ausfahrten im Zeitraum vom 22. März 2020 bis 26. Mai 2020 denen des Vergleichszeitraums (24. März 2019 bis 28. Mai 2019) gegenübergestellt. Im Ergebnis verzeichneten lediglich die Fahrten nach und aus Dänemark einen prozentualen Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Höhe von insgesamt 0,7 Prozent. Die Anzahl der Fahrten nach bzw. aus den anderen angrenzenden EU-Mitgliedstaaten verzeichneten hingegen zweistellige prozentuale Rückgänge.

Tabelle: Entwicklung mautpflichtiger Fahrten an deutschen Grenzübergangsstellen differenziert nach angrenzenden EU-Mitgliedstaaten und Richtung. Dargestellt ist die Summe der Fahrten in der Zeit vom 22. März 2020 bis 26. Mai 2020 sowie die prozentuale Veränderung zum Vergleichszeitraum (24. März 2019 bis 28. Mai 2019):

EU- Mitglied- staaten	Einfahrten		Ausfahrten		Insgesamt	
	Σ	%	Σ	%	Σ	%
Belgien	215.721	-19,5	210.387	-21,0	426.108	-20,2
Dänemark	183.769	0,9	187.999	0,4	371.768	0,7
Frankreich	314.375	-29,3	212.593	-36,2	526.968	-32,2
Luxemburg	175.150	-29,5	166.567	-29,8	341.717	-29,7
Niederlande	1.452.715	-13,1	1.444.713	-13,9	2.897.428	-13,5
Österreich	851.801	-21,1	842.154	-22,0	1.693.955	-21,6
Polen	678.953	-18,9	723.166	-16,6	1.402.119	-17,7
Tschechien	419.545	-22,3	426.155	-22,0	845.700	-22,1

Quelle: BAG, Zentrales Informationssystem – Stand 02.06.2020

Der Schienengüterverkehr lief vor und während der SARS-CoV-2-Pandemie stabil – auch grenzüberschreitend. Die Deutsche Bahn AG hatte zudem unmittelbar zu Beginn der Corona-Krise im europäischen Netzwerk eine Taskforce eingerichtet, um den Betrieb zu koordinieren und Lieferketten aufrechtzuerhalten.

2. An welchen deutschen Außengrenzen kam es nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Corona-Pandemie zu Problemen beim Personen- und Güterverkehr?
3. Was war nach Kenntnis der Bundesregierung der Auslöser für die Probleme beim Personen- und Güterverkehr an den deutschen Außengrenzen?
4. Wie können diese Probleme künftig verhindert werden?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr ist im Zuge der SARS-CoV-2-Pandemie infolge von unterschiedlichen nationalen Ausgangsbeschränkungen und der teilweisen Einstellung der industriellen Produktion deutlich zurückgegangen. Soweit in der akuten Phase der Pandemie überhaupt grenzüberschreitende Personenverkehre stattgefunden haben, gab es dabei keine wesentlichen Probleme. Dies galt im Wesentlichen auch für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, insbesondere den Güterverkehr per Luft, Schiff und Schiene. Allein im Bereich des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs kam es zeitweilig vor allem an den Grenzen zu den osteuropäischen Nachbarstaaten zu erheblichen Rückstaus diesseits der deutschen Grenze; Hintergrund waren Grenzkontrollmaßnahmen der jeweiligen Nachbarstaaten, die durch hochrangige bilaterale Gespräche zu Gunsten des Güterverkehrs erheblich erleichtert werden konnten. Unter anderem mit Blick auf diese zeitweilig aufgetretenen Probleme hatte sich die Bundesregierung auch für Fast Lanes ausgesprochen und die Green-Lanes-Initiative der Europäischen Kommission unterstützt (siehe dazu auch die Antwort zu Frage 5).

Mit Blick auf die Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs hat sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) frühzeitig dafür eingesetzt, sich im Kreis der EU-Mitgliedstaaten auf konkrete, europaweit abgestimmte Handlungsempfehlungen unter Berücksich-

tigung des Gesundheitsschutzes zu verständigen; hierzu sollen möglichst noch vor der Sommerpause erste gemeinsame Empfehlungen erarbeitet werden. Mit Blick auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr hat das BMVI den anderen EU-Mitgliedstaaten bereits vorschlagen, gemeinsam Eckpunkte für einen künftigen Pandemie-Notfallplan zu erarbeiten.

5. Seit wann steht die Bundesregierung mit den übrigen EU-Mitgliedstaaten bezüglich der Aufrechterhaltung der Lieferketten in Kontakt?

Die Bundesregierung steht regelmäßig zu verschiedenen Aspekten der SARS-CoV-2-Pandemie mit ihren europäischen Partnern im Austausch. Zur Sicherstellung des reibungslosen und sicheren Verkehrs sind in der SARS-CoV-2-Pandemie zahlreiche Maßnahmen auf EU-Ebene initiiert und ergriffen worden. Hierzu gehören die enge Abstimmung der EU-Verkehrsministerinnen und EU-Verkehrsminister, der Informationsaustausch in einem Netzwerk nationaler Kontaktstellen der Verkehrsministerien unter Leitung der Europäischen Kommission, Legislativmaßnahmen auf EU-Ebene (z. B. Slot-Verordnung) und unverbindliche Empfehlungen der Europäischen Kommission (z. B. Green Lanes), welche die Mitgliedstaaten bei ihren nationalen Maßnahmen berücksichtigen.

6. Sind der Bundesregierung Lieferengpässe in anderen EU-Mitgliedstaaten bekannt?

Der Bundesregierung sind einzelne Lieferengpässe in anderen EU-Mitgliedstaaten bekannt. Ein vollständiges Lagebild zu Lieferengpässen in anderen EU-Mitgliedstaaten liegt der Bundesregierung nicht vor.

7. Gibt es Pläne der Bundesregierung, wie Lieferengpässe in EU-Mitgliedstaaten verhindert werden können?

Die Bundesregierung unterstützt die Aufhebung der temporären Binnengrenzkontrollen, sobald es die epidemiologische Lage zulässt, sowie die ergänzende europäische Beschaffung medizinischer Schutzausrüstung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

8. In welchen EU-Mitgliedstaaten drohen nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Grenzschließungen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über aktuelle Planungen der EU-/Schengen-Mitgliedstaaten zu Maßnahmen im Sinne der Fragestellung vor.

9. Welche Auswirkungen hat dies auf die einheimischen Lieferketten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Welche Auswirkungen haben die Grenzschließungen nach Ansicht der Bundesregierung auf den Zusammenhalt in der EU?

Schließungen von Binnengrenzen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erfolgen nicht. Die vorübergehende Wiedereinführung von Binnengrenzkontrollen mit Einreisebeschränkungen erfolgt unter Wahrung des geltenden

Europarechts. Gleichzeitig überprüfen die zuständigen Mitgliedstaaten, der Rat der Europäischen Union und die Europäische Kommission fortlaufend, ob die Voraussetzungen für entsprechende Maßnahmen weiter vorliegen und wie die mit diesen Maßnahmen verbundenen Folgen abgemildert werden können.