

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

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

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 = TransEuropExpress), 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 Bundesverkehrsminister 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
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)?
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)?
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)?
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 gliedert nach Linien und jeweils mit Einzelschritten aufführen und ggf. begründen)?
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)?
8. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für die Einrichtung der neuen Linien, und wie soll die Finanzierung gewährleistet werden (bitte Ausgabeposten aufführen und begründen)?
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?
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?

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?
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)?
13. In welcher Weise (z. B. durch das gleiche gemeinsame EVU oder durch eine neue Kooperation) sollen die vorgeschlagenen neuen Nachtzuglinien umgesetzt werden?
 - a) Ist auch hierfür die Gründung eines neuen, gemeinsamen EVU vorgesehen (bitte begründen)?
 - b) Wie sollen diese Linien mit den bestehenden Linien, insbesondere den „NightJet“-Linien der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), und deren Betreibern koordiniert werden?
 - c) Welches Rollmaterial (Komfortkategorien, Baureihen) soll für diese neuen Nachtzuglinien zum Einsatz kommen?
 - d) 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?
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)?

Berlin, den 21. Oktober 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

