

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katharina Willkomm, Stephan Thomae, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24141 –**

Zum TransEuropExpress (TEE) 2.0 zwischen Aachen und Köln

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf der Ministerkonferenz „Innovativer Schienenverkehr – vernetzt, nachhaltig, digital“ hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer am 21. September 2020 mit seinen EU-Amtskollegen, der Europäischen Kommission sowie Vertretern der Eisenbahnunternehmen über einen leistungsfähigen, modernen europäischen Schienenverkehr beraten, teilt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/EU-Ratspraesidentschaft/innovativer-schienenverkehr-2020-09-21.html>). Bundesminister Andreas Scheuer stellte dabei das Konzept für einen „TransEuropExpress (TEE) 2.0“ vor (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/eu-ratspraesidentschaft-innovative-schiene-nachtverkehr-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile). Da für die Umsetzung „lediglich“ eine Abstimmung zwischen den EVUs hinsichtlich Fahrplänen, Zulassungsfragen, Durchbindung von Zügen sowie Tarifen erforderlich ist, so das Fazit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Folie S. 20), erscheint eine zeitnahe Umsetzung denkbar.

Dieses Konzept berührt in mehrfacher Hinsicht Schienennetz und Bahnhöfe im Raum Aachen, Köln und Düsseldorf.

1. Inwiefern ist für die Bundesregierung die Umsetzung des Konzepts für den „TEE 2.0“ vereinbar mit der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (Zeilen 3588 ff.) festgeschriebenen Priorisierung des Bundes, „als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (...) eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene [in den] Vordergrund [zu stellen]“?

Das Konzept TEE 2.0 steht aus Sicht der Bundesregierung im Einklang mit den Zielen des Koalitionsvertrages hinsichtlich einer deutlichen Erhöhung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenverkehr und einer sinnvollen Maximierung des Verkehrs auf der Schiene. Durch die Schaffung von grenzüberschreitend vernetzten Zugverbindungen wird ohne wesentliche Mehrkosten eine wesentliche Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs erreicht.

2. Warum besteht aus Sicht der Bundesregierung kein Konflikt zwischen dem ministeriell erstellten und vorgetragenen Konzept für den „TEE 2.0“ und dem Ziel der Bundesregierung, die Deutsche Bahn auf Dauer als im Wettbewerb eigenverantwortlich handelndes und haftendes Unternehmen zu stärken?

Da vorhandene Verbindungen grenzüberschreitend vernetzt werden, wird aus Sicht der Bundesregierung keine Änderung am Marktmodell des Schienenpersonenfernverkehrs in den beteiligten Staaten vorgenommen. Insofern ist das Konzept TEE 2.0 wettbewerbsneutral ausgestaltet.

3. Welche „Vertreter der Eisenbahnunternehmen“ (insbesondere, aber nicht ausschließlich, bitte die Vertreter von in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen nennen) haben an der Ministerkonferenz teilgenommen?

An der Ministerkonferenz am 21. September 2020 haben Mitglieder des Vorstands der Deutsche Bahn AG, der Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG (Österreich), der Vorstandsvorsitzende des niederländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmens Prorail und Mitglieder der Leitung der CFR (Rumänien) teilgenommen.

4. Wie haben nach Auffassung der Bundesregierung die Vertreter der Eisenbahnunternehmen auf das vorgeschlagene Konzept für einen „TEE 2.0“ reagiert?
6. Wie haben nach Auffassung der Bundesregierung die anderen Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten auf das vorgeschlagene Konzept für einen „TEE 2.0“ reagiert?
7. Wie hat nach Auffassung der Bundesregierung die EU-Kommission auf das vorgeschlagene Konzept für einen „TEE 2.0“ reagiert?

Die Fragen 4, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vertreter der Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsminister und die Europäische Kommission begrüßten bei der Ministerkonferenz das Konzept TEE 2.0 als wichtigen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs. Viele Staaten haben ihr Interesse an einer Mitwirkung geäußert. Die Europäische Kommission hob hervor, dass dieses Konzept hervorragend zu den Zielen des European Green Deals passe.

5. Warum kommt der Vorschlag für eine Wiederauflage des TransEuroExpress aus dem Bundesministerium und nicht von Seiten der Deutschen Bahn als Markeninhaber und Unternehmen?

Die Mehrzahl der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen europäischen Eisenbahnunternehmen konzentriert sich auf nationale Angebote. Aufgabe der Bundesregierung ist es, sich dafür einzusetzen, dass im europäischen Kontext noch bestehende Markt- und Netzzugangshemmnisse abgebaut werden, und positive Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Angebote im grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen. Dazu gehören beispielsweise EU-Förderprogramme für Investitionen in Fahrzeuge, die in mehreren Ländern eingesetzt werden können.

8. Welche Schritte wird die Bundesregierung zur Weiterentwicklung für einen „TEE 2.0“ unternehmen, und bis jeweils wann?

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat seinen europäischen Amtskollegen und der Europäischen Kommission vorgeschlagen, dass diejenigen Staaten und Bahnunternehmen, die sich am TEE 2.0 beteiligen wollen, dies kurzfristig in einer Absichtserklärung festlegen. Anschließend soll auf Expertenebene der zur Realisierung des Vorhabens notwendige Detailaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Mitgliedstaaten beginnen. Zusätzlich laufen Gespräche mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verbindungen im Rahmen des TEE 2.0 anbieten möchten. Weiterhin beteiligt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an der neu gegründeten International Rail Passenger Transport Platform der europäischen Verkehrsministerien. Deutschland hat dabei den Vorsitz der Arbeitsgruppe inne, die sich mit der Entwicklung des europäischen Fernzugnetzes beschäftigt.

9. Geht die Bundesregierung bei Umsetzung des Konzepts von nennenswerten zusätzlichen Belastungen für das Schienennetz im Rheinland aus?
10. Geht die Bundesregierung bei Umsetzung des Konzepts von nennenswerten zusätzlichen Belastungen insbesondere für die Bahnhöfe Aachen, Köln und Düsseldorf aus?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bisher verkehrenden Fernverkehrsprodukte ICE und Thalys bilden auf dem Abschnitt Brüssel – Köln schon heute einen Zweistundentakt, der in der Hauptverkehrszeit auf einen Stundentakt verdichtet wird. Sofern der TEE 2.0 auf diesem bisherigen Linienkonzept basieren sollte, wird keine zusätzliche Belastung des Schienennetzes im Rheinland erfolgen. Dies gilt ebenfalls für die Bahnhöfe.

11. Ergibt sich aus der Konzeptumsetzung ein bezifferbarer Investitionsbedarf für das Schienennetz im Rheinland und die Bahnhöfe Aachen, Köln und Düsseldorf, und wie hoch ist der im Einzelnen?

Die Planungen für den TEE 2.0 basieren auf dem Zielfahrplan Deutschlandtakt. Es sind keine zusätzlichen oder geänderten Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über die für den Deutschlandtakt bereits geplanten Vorhaben hinausgehen. Da die Züge des TEE 2.0 ausschließlich die auch heute schon verkehrenden Linien grenzüberschreitend vernetzen, ist mit keinem zusätzlichen Investitionsbedarf zu rechnen.

12. Welche bezifferbaren Erwartungen knüpft die Bundesregierung für den wirtschaftlichen Mehrwert (Umsatz bzw. Besucher) eines „TEE 2.0“ für die Region zwischen Aachen, Köln und Düsseldorf?

Hierzu liegen der Bundesregierung noch keine Erkenntnisse vor.

13. Mit welchem Zeitfenster rechnet die Bundesregierung bis zur Gründung einer Gesellschaft für den Betrieb des neuen TEE-Netzes?
14. Mit welchem Zeitfenster rechnet die Bundesregierung jeweils für die „kurzfristige Umsetzung“ und die „Umsetzung mit Inbetriebnahme wichtiger Infrastrukturen“ des „TEE 2.0“-Konzepts?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Umsetzung und den Zeitplan des Konzepts TEE 2.0 ist eine Verständigung der an dem jeweiligen Zuglauf beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen, ggf. unter Moderation der beteiligten Staaten erforderlich. Ob ein Gemeinschaftsunternehmen für den TEE 2.0 hierfür die Vorzugslösung ist, entscheiden die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

15. Der wie viele „Gipfel“ unter der Leitung, Organisation oder Schirmherrschaft von Bundesminister Andreas Scheuer war das?

Im Bereich des Schienenverkehrs haben vier hochrangige Treffen unter Leitung von Bundesminister Scheuer stattgefunden:

- 9. Oktober 2018: Auftakt / Konstituierung des Zukunftsbündnis Schiene und Vorstellung des ersten Gutachterentwurfs Zielfahrplan Deutschlandtakt,
- 7. Mai 2019: Vorstellung des Zwischenberichts des Zukunftsbündnis Schiene und des zweiten Gutachterentwurfs Zielfahrplan Deutschlandtakt,
- 30. Juni 2020: Vorstellung des abschließenden Gutachterentwurfs Zielfahrplan Deutschlandtakt und des Masterplans Schienenverkehr, Abschluss des Schienenpakts,
- 21. September 2020: Virtuelle europäische Ministerkonferenz „Innovativer Schienenverkehr – vernetzt, nachhaltig, digital“ im Zuge der deutschen Ratspräsidentschaft (Berliner Erklärung zum Schienengüterverkehr, Digitale Automatische Kupplung, Konzept TEE 2.0, digitale Buchungsplattform für den transeuropäischen SPFV).