Abgeordnetenhaus BERLIN

18. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Europa- und Bundesangelegenheiten, Medien

56. Sitzung
2. September 2020

Beginn: 09.00 Uhr
Schluss: 11.45 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der stellvertretenden Schriftführerin /des stellvertretenden Schriftführers gemäß § 25 Abs. 2 GO Abghs.

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Andreas Otto: Wir kommen zu

Punkt 4 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0136
Green Deal EuroBundMed
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

Hierzu: Anhörung

Zu der Anhörung hatte ich vorhin schon Herrn Dr. Wojahn begrüßt. Ich begrüße über das Internet Frau Hildegard Bentele – unsere ehemalige Kollegin und jetzt Mitglied des Europäi-

schen Parlaments – und weiterhin Herrn Prof. Zoz, der der vertretungsberechtigte Geschäftsführer der Zoz GmbH ist, auch er ist zugeschaltet. Das sind die drei Anzuhörenden. Wir machen es vom Ablauf so – für alle, die das noch nicht kennen: Es gibt für die einreichende Fraktion die Gelegenheit zur Begründung – in diesem Fall die CDU-Fraktion. Danach erhalten die Anzuhörenden die Gelegenheit für ein Eingangsstatement in der Größenordnung von fünf bis zehn Minuten, dann fragen wir den Senat, was er von der ganzen Sache hält, und dann würden wir eine Fragerunde durch die Fraktion machen. Da wir heute zwei Anhörungen hintereinander haben, würde ich Sie alle bitten, bei dieser Fragerunde auf größere Statements zu verzichten, sondern sich auf Fragen zu konzentrieren, damit wir hier auch durchkommen. Dann machen wir die Beantwortung, und dann schaue ich mal auf die Uhr. Es sei Ihnen noch gesagt, dass Herr Dr. Wojahn uns mitgeteilt hat, dass er bis kurz vor 11.00 Uhr hier bleiben kann. Wenn wir den Green Deal und das „Europäische Jahr der Schiene“ abhandeln wollen, dann müssen wir das ein bisschen straffer machen. So weit die Vorrede, jetzt bekommt die CDU-Fraktion das Wort zur Begründung. Wer macht das? – Herr Jupe, bitte schön!

Claudio Jupe (CDU): In Kürze: Wir nehmen Bezug auf den europäischen Grünen Deal, das ist das umfangreiche Papier „Mitteilung der Kommission“, unter anderem an das europäische Parlament, und würden das gerne zur Diskussion stellen, beziehungsweise Näheres dazu erfahren und daher heute die Besprechung und die Anhörung.

Vorsitzender Andreas Otto: Das war schnell, vielen Dank! – Dann können wir jetzt in die Anhörung einsteigen. Wir machen natürlich ein Wortprotokoll, wie das üblich ist.

Ich würde sagen – obwohl ein Anzuhörender hier sitzt und uns zwei zugeschaltet sind –, dass wir trotzdem nach dem Alphabet vorgehen und mit Frau Bentele beginnen. Sie haben fünf bis zehn Minuten – Sie kennen das –, wir freuen uns auf Ihre Ausführungen zum Green Deal!

Hildegard Bentele (Mitglied des Europäischen Parlaments) [zugeschaltet]: Ich möchte Sie ganz herzlich aus Brüssel grüßen! Ich freue mich sehr, dass eine Wiederkontaktaufnahme mit dem ganzen Ausschuss, der auch einmal mein eigener war – 2011 bis 2016 –, möglich ist und ich so die Möglichkeit habe, auch viele liebe Kollegen wieder zu treffen. Herzlichen Glückwunsch auch an Frau Brychcy zur Wahl zur europapolitischen Sprecherin – ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit! Das Schöne ist, dass man beim Thema Europa oft auch fraktionsübergreifend arbeiten kann, beispielsweise zum Thema Schiene. Wie Sie wissen, habe ich – Thema Nachtzug – eine Koalition mit meinen europäischen Kolleginnen zum Thema Verbindung Berlin-Brüssel, dass wir die wieder auf den Weg bekommen.

Ich werde jetzt einfach – da auch der Herr Wojahn für die Kommission da ist – den Teil abdecken, welche Rolle das europäische Parlaments beim Green Deal hat, und konzentriere mich darauf. Herr Wojahn wird bestimmt den Anteil der Kommission abdecken.

Wie schon gesagt, Ende letzten Jahres ist die neue Kommission unter Ursula von der Leyen gleich zehn Tage nach Amtsantritt mit ihrem wichtigsten Projekt herausgekommen, woraufhin auch das Parlament relativ schnell – nämlich im Januar – mit einer eigenen Resolution reagiert hat. Das ist sozusagen das übliche Instrument, mit dem man sich erst einmal auf die grundsätzlichen Ziele einigt. Der Kern des Green Deals ist, wie Sie wissen, die Klimaneutralität bis 2050, mit Zwischenzielen bis 2030, also ein weiteres Commitment in die Zukunft, wie man das Pariser Abkommen umsetzen möchte.

In unserer Resolution vom 15. Januar 2020 haben wir für 2030 ein Emissionsziel von 55 Prozent festgelegt, und dann durchdekliniert, wie sich dieser Green Deal in allen Wirtschaftszweigen widerspiegeln muss. Denn es geht darum, alle Wirtschaftszweige auf eine Nettoemission von nahezu null herunterzufahren. Das heißt, wir müssen das horizontal anlegen, und da gibt es verschiedene Bereiche, die angegangen werden müssen. Das geht von der Abfallgesetzgebung, über die Kreislaufwirtschaft, über eine neue Ökodesign-Richtlinie. Es geht darum, einen CO_2-Grenzausgleich herzustellen, dass man auch berücksichtigt, wenn wir CO_2 reduzieren, dass für Produkte, die mit sehr viel CO_2-Austoß produziert werden, beispielsweise Stahl, und sie auf den europäischen Markt kommen, eine Art Zoll bezahlt werden muss, der aber – das sagen wir auch in unserer Resolution – WTO-konform sein müsste.

Ein ganz wichtiger Punkt ist – das ist, glaube ich, auch dem Vorsitzenden und wahrscheinlich auch den Umweltpolitikern unter Ihnen sehr geläufig – das Thema Gebäude- und Energieeffizienz. Wie Sie wissen, entstammen auch in Berlin rund 50 Prozent aller CO_2-Emissionen aus den Gebäuden, insofern ist es besonders wichtig, dass man dort ansetzt. Das heißt, das Parlament bekennt sich dazu, die Energieeffizienzrichtlinie, auch die Energieeffizienzrichtlinie von Gebäuden, zu überarbeiten. Hier hat die Kommission schon angekündigt, dass es eine Renovierungswelle geben soll, sodass aus zunächst einmal öffentlichen und später auch privaten Gebäuden möglichst Niedrigstenergiegebäude entstehen.

Aus der Sicht des Parlaments war es besonders wichtig, dass man kosteneffizient arbeitet und dass man einen technologieneutralen Ansatz fährt. Ziel ist die Emissionsreduktion – mit welcher Technologie das dann zu erreichen ist, das wollten wir uns als Parlament offenhalten. Uns war es wichtig, dass wir insbesondere die Rolle von KMU in diesem Bereich stärken, was auch ein großes Konjunkturprogramm sein kann. Auf jeden Fall sehen wir das so, und so ist es auch von der Kommission angelegt: Als grünes Konjunkturprogramm der nächsten Jahrzehnte, bei dem sowohl die Kommission als auch wir davon ausgehen, dass es auch neue Arbeitsplätze schaffen wird.

Es geht natürlich weiter: Der europäische Energiemarkt muss weiter vorangetrieben werden, insbesondere auch die bessere Verbindung der verschiedenen Energienetze. Denn es ist immer noch so, dass wir die erneuerbaren Energien noch nicht so gut von A nach B transportieren können. Da geht es insbesondere darum, die Verbindungen des Energienetzes fertigzustellen; es geht darum, dass wir einen Ausstiegspfad aus den fossilen Brennstoffen, aus den direkten und indirekten Subventionen für fossile Brennstoffe, definieren. Ein wichtiger Punkt ist die neue Wasserstoffstrategie, die die Kommission am 8. Juli veröffentlicht hat, wozu es auch schon die nationale Wasserstoffstrategie gibt.

Es geht aber auch darum, dass daraus eine Industriestrategie folgt, also der Umbau der Industrie in Richtung Nachhaltigkeit, dass wir unseren ökologischen Fußabdruck und insbesondere auch den Ressourcenverbrauch verringern. Es geht darum, dass wir Anreize für Innovationen, für Abfallvermeidung und mehr Ressourceneffizienz setzen. Gerade im Bereich der Kreislaufwirtschaft wird es sehr viele Neuerungen geben. Es geht nicht nur darum, dass wir eine stärkere Trennung haben, dass wir die Produkte wieder besser in ihre Einzelteile zerlegen können, dass wir ein Recht auf Reparatur einführen, sondern auch verbieten, dass Produkte so designt und programmiert werden, dass sie schon nach zwei Jahren kaputtgehen. Das sind alles Themen, die wir angehen wollen. Ein Thema, das vielleicht auch für Berlin besonders wichtig ist, ist, dass wir schauen, dass wir die Sekundärrohstoffe wiedergewinnen und diese

Recyclingprodukte mit einem Qualitätssiegel versehen, beispielsweise „Recycled in the EU“. Das heißt, dass wir wertvolle Sekundärrohstoffe zurückgewinnen, die wir neu verarbeiten können. Dazu gehört auch das Thema Batterien, dass wir da einen geschlossenen Kreislauf schaffen, dass wir einen Batterie- und Speichercluster in Europa hinbekommen, um diese gefährlichen Inhaltsstoffe besser zusammenzuführen.

Zum Thema Mobilität: Hier geht es in erster Linie auch darum, die verschiedenen Verkehrsträger – Straße, Schiene, Luft- und Schiffsverkehr – besser zu vernetzen, den weiteren Umstieg auf die Elektromobilität zu fördern, indem die Ladeinfrastruktur und alternative Treibstoffe gefördert werden – so viel noch einmal zum Punkt Technologieoffenheit. Zum Thema Schiene sehe ich gerade, haben Sie nachher einen eigenen Punkt, das lasse ich jetzt aus.

Ein weiterer Punkt, den wir als Parlament in unserer Resolution auch aufgegriffen haben, ist das Thema Landwirtschaft. Dazu gibt es die neue Farm-to-Fork-Strategie – also vom Hof auf den Tisch –, die stammt aus dem Mai. Hier geht es darum, die Transformation zu einer nachhaltigen Landwirtschaft weiter voranzutreiben. Es geht um eine weitere Reduktion von Pestiziden, die sollen bis zum Jahr 2030 halbiert werden, und auch der Einsatz von Düngemitteln soll um 20 Prozent reduziert werden.

Thematisiert wird auch das Thema Antibiotika in der Viehzucht und in der Aquakultur, und dort streben wir das Ziel einer Reduktion um 50 Prozent an. Hier sehen wir jede Menge Potenzial durch die Digitalisierung – was man dann Präzisionslandwirtschaft nennt –, dass man Pestizide durch Digital Farming ganz gezielt einsetzt – was beispielsweise von Bayer in Berlin schon erforscht wird. Gleichzeitig geht es – als letzter Punkt zur Landwirtschaft – auch darum, die Tierschutzstandards zu erhöhen.

Das Thema „Erhaltung und Wiederherstellung von Ökosystemen“ spielt in unserer Resolution auch eine Rolle. Hier geht es um die Biodiversitäts- und Forststrategie. Es geht darum, den Verlust und den Rückgang der Artenvielfalt zu stoppen und auch den illegalen Artenhandel einzugrenzen, von dem man auch vermutet, dass dieser vielleicht zu Covid-19 beigetragen hat. Dann geht es noch um den Bereich Chemikalienrecht, dass wir hier Regelungslücken schließen.

Das waren die allerwichtigsten Punkte, die wir in unserer Resolution als Antwort auf den Plan der Kommission verabschiedet haben. Die Resolution hat eine sehr große Mehrheit im Europäischen Parlament bekommen – rund 482 Stimmen. Damals waren die Briten noch mit dabei. Der Plan liegt jetzt auf dem Tisch, die einzelnen Gesetzesvorhaben werden von der Kommission langsam vorgestellt. In Abständen von zwei bis drei Monaten gab es den Kreislauf-Action-Plan und die Farm-to-Fork-Strategie. Wir arbeiten derzeit an dem ganz wichtigen Punkt eines Klimagesetzes, darüber wird im September/Oktober abgestimmt. Bei der Vorlage der verschiedenen Gesetzespakete gibt es jetzt eine sehr hohe Geschwindigkeit, und ich kann berichten, dass das Thema Green Deal die Diskussionen wirklich ganz breit leitet, auch in meinem anderen Ausschuss im Entwicklungsbereich. Unter dem neuen Budget gibt es jetzt auch die Vorgabe, dass 30 Prozent aller Ausgaben für Klima- und Umweltinvestitionen getätigt werden müssen. Das gilt horizontal für alle Bereiche. Ich glaube, da haben wir schon mit der Prioritätensetzung sehr viel erreicht. Jetzt geht es um die Ausformulierung der Details.

Wo es noch knackt, das sind die unterschiedlichen Niveaus in den Mitgliedsstaaten, das merken wir auch in den Diskussionen im Parlament. Da kann man schon sagen, dass es eine Art Trennung zwischen Nord- und Westeuropa und Südosteuropa gibt, die von einem momentan anderen Niveau starten und vielleicht etwas länger brauchen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen und die auch besonders gefördert werden müssen.

Hierzu haben Sie vielleicht schon vom Thema „Just Transition Fund“ gehört. Hier geht es darum, Regionen, die von fossilen Brennstoffen besonders abhängig sind, bei der Transition zu fördern und zu unterstützen, weil man einfach gewährleisten möchte, dass alle auf diesen Zug aufspringen und sich dieses Ziel auch zu eigen machen. Das ist ein Punkt, den wir jetzt auch festklopfen wollen, dass sich nicht nur die Europäische Union als Ganzes der Klimaneutralität verpflichtet, sondern auch die einzelnen Mitgliedsstaaten.

Vielleicht noch ein bisschen Wasser in den Wein: Wir sind gerade mitten in den Haushaltsberatungen – wie Sie wissen –, und da sehen wir jetzt leider eine Tendenz, die ich als Renationalisierung bezeichnen würde. Dieser große Wiederaufbauplan – der auch „Next Generation EU“ genannt wird – mit 750 Milliarden Euro wird zu 90 Prozent über nationale Programme abgewickelt. Das heißt, wir als Europäisches Parlament haben dabei kein Mitspracherecht, und es wird auch nicht über die normalen Programme – die auch in Berlin im Bereich Umweltschutz wirken, etwa das Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung, das sich fast ausschließlich aus EU-Mitteln finanziert – abgewickelt, sondern die nationalen Mitgliedsstaaten werden jetzt Wiederaufbaupläne vorlegen.

Dafür gibt es natürlich Vorgaben, dass das Geld in Zukunftsbereiche fließen soll, auch in Klimaziele, Digitalisierung, Infrastruktur und so weiter, aber da wäre mein Appell, dass Sie als Parlamentarier auf Ihre MdB-Kollegen, auf Ihre Kollegen in den Regierungen einwirken, dass wir hier die richtige Prioritätensetzung hinbekommen. Denn dieser Wiederaufbauplan ist eine riesige Chance, wenn wir ihn jetzt klug in Klimaziele investieren, dann können wir den Green Deal auch massiv vorantreiben. Der Wermutstropfen ist nämlich auch, dass für den Recovery Plan das EU-Budget abgesenkt wurde. Das heißt, wir müssen jetzt sehr viel aus dem Recovery Plan herausholen, der die nächsten zwei, drei Jahre umgesetzt werden wird, und insofern liegt es auch an uns als Parlamentarier, hier viel Druck zu machen, dass es in die richtigen Kanäle fließt. Vielleicht so viel aus der Sicht des Europäischen Parlaments, ich habe nicht gestoppt, ich hoffe ich bin noch im Zeitrahmen. – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Gerade so, würde ich einmal sagen. – Wir machen weiter mit Herrn Dr. Wojahn. – Auch Sie haben jetzt die Gelegenheit für einführende Worte, bitte schön!

Dr. Jörg Wojahn (Vertreter der Europäischen Kommission in Deutschland): Danke, Herr Vorsitzender! Danke, Frau Abgeordnete Bentele! Sie ermöglichen mir allerdings, mein Zeitbudget nicht ganz auszuschöpfen, weil Sie so einen hervorragenden Überblick geliefert haben und ich den Kolleginnen und Kollegen hier nicht das Gleiche erzählen möchte. Deswegen möchte ich ein paar Punkte herausgreifen und gleich am Abschluss ansetzen.

Sie haben zu Recht die wichtige Rolle erwähnt, die der europäische Grüne Deal und der grüne Wiederaufbau nach der Covid-Krise spielen wird. Wenn wir uns darüber freuen, dann sollten wir uns so richtig freuen, denn das war nicht selbstverständlich. Viele von Ihnen können sich erinnern, dass am Beginn der Covid-Krise die einen oder anderen schon sagten: Die Wirt-

schaft liegt darnieder, vergessen wir das ganze grüne Gedöns und investieren wieder kräftig in das, was wir schon haben. – Wir sind sehr froh, dass wir es durch Überzeugungsarbeit, aber auch durch die Einsicht in den Regierungen der Mitgliedsstaaten geschafft haben zu sehen, dass es nicht sinnvoll ist, die Wirtschaft genau so wieder aufzubauen, wie sie vor der Covid-Krise war – vielleicht noch mit EU-Geldern Braunkohlekraftwerke zu vergolden oder an Autos mit Verbrennungsmotoren goldene Türklinken einzubauen –, und dass wir diese Chance nutzen, die Wirtschaft auch umwelt- und klimafreundlicher wiederaufzubauen.

Das lag und liegt eben auch im Kern im Zentrum des Europäischen Grünen Deals, wie wir als Kommission das im vergangenen Dezember vorgeschlagen und konzipiert haben: auf der einen Seite als ein großes Klima- und Umweltprogramm für Europa, auf der anderen Seite aber zugleich als ein großes Wirtschaftsförderungsprogramm, als Wirtschaftsförderungsstrategie. Da haben wir – und das hat Frau Bentele letztlich angesprochen – auch einen sehr breiten Konsens, was die Frage betrifft, wie wir und dass wir mit öffentlichen Mitteln den grünen Umbau fördern sollen.

Dieser große Umbau muss aber auf zwei Wegen passieren: einerseits durch eine gezielte Förderung dieser zukunftsweisenden Industrien, Technologien und Verhaltensweisen. Es beginnt, wie es die Frau Abgeordnete schon sagte, beim klimafreundlichen Umbau von Gebäuden. Das ist nicht so schwer, da einen Konsens zu finden, dass man das Geld für den Wiederaufbau dafür in die Hand nehmen soll. Etwas schwieriger sind und werden die Debatten darüber sein, wie wir andererseits auf dem regulatorischen Weg dafür sorgen können, dass sich die Wirtschaft mehr in Richtung grüner und klimafreundlicherer Wirtschaft entwickelt. Hier erwarten wir große Debatten, das haben wir auch schon bei einigen der Themen, die angesprochen wurden, gesehen, ich werde gleich eines herausgreifen. Das, um noch einmal das große Bild zu zeichnen, wie wichtig es ist, dass Covid uns nicht von dem Pfad abgebracht hat, dass alle Staaten mitziehen, auch die, wie Frau Bentele sagte, die per se vielleicht nicht so begeistert sind oder noch nicht so langfristig die Risiken und Chancen sehen.

Es gibt noch einen zweiten Grund für diejenigen, die die Umwelt nicht per se als großen Wert sehen oder nicht meinen, dass 2050 die Temperatur hier steigt, wir dann noch mehr Stürme, Überschwemmungen und Trockenheit – gerade hier in dieser Region – haben werden. Die könnte es vielleicht überzeugen, dass es auf den Weltmärkten andere Konkurrenten gibt, die durchaus erkannt haben, dass darin eine wirtschaftliche Chance liegt. China – der Außenminister war gestern hier in der Stadt – hat es durchaus erkannt, dass man mit klima- und umweltfreundlicher Technologie so richtig Geld verdienen kann und dass man in Zukunft dort noch mehr Geld verdienen können wird, weil solche Produkte auf den Märkten nachgefragt sind.

In Deutschland haben wir das schon schmerzlich erfahren. Denken Sie an die Solartechnologie, Fotovoltaik – Deutschland war hier einmal führend –, weil sich China bewusst aufgestellt und investiert hat, passiert hier aber nicht mehr so viel. Jetzt gibt es vielleicht eine Wiederbelebung, aber andere waren da vorrausschauender, klüger und schneller, während sich in anderen Staaten die Beharrungskräfte durchgesetzt haben.

Ich fasse zusammen: einerseits ökologische Notwendigkeit, andererseits aber auch knallharte und kalte Notwendigkeit in der globalen Wettbewerbswirtschaft, damit wir in Deutschland nicht zurückbleiben. Denn es ist wunderschön – um noch einmal das Beispiel Verbrennungs-

motor herauszugreifen –, wenn man heute die tollsten, besten und am meisten verkauften Autos baut, aber die große Frage ist, ob das in zehn Jahren noch so sein wird. Andere haben das erkannt, die deutsche Industrie geht jetzt auch in diese Richtung. An diesem Beispiel vielleicht noch ein besonders kontroversielles Thema – Frau Bentele hat es angesprochen: Es gibt einen großen Konsens für eine klimaneutrale EU bis 2050, wir haben mehr Schwierigkeiten bei der Frage, ob und wie wir für 2030 die CO_2-Grenzen senken können. Dazu werden wir als Kommission im Herbst unsere Vorschläge vorlegen, und denen geht eine intensive Folgenabschätzung voraus, damit wir die Wirtschaft nicht unnötig schädigen. Es wird natürlich nicht ohne Härten gehen, das liegt in der Natur der Sache, aber das will abgewogen sein, und wir wollen da nicht aus der Hüfte schießen. Für diesen Herbst 2020 aber ist unsere Revision der Klimaziele 2030 zu erwarten. Das wird das ganz große Streitthema für den Rest dieses Jahres, wenn ich das so voraussehen darf.

Ich würde auch gerne noch einmal das Thema Wachstumsstrategie und Umwelt herausgreifen. Frau Bentele hat erwähnt, dass wir auch besonders an die denken müssen, die davon nicht so profitieren werden können, weil sie in Regionen wohnen, in denen die besonders CO_2-intensiven Industrien angesiedelt sind. In Deutschland sind das natürlich insbesondere die Braunkohleregionen, aber noch mehr in den östlichen Mitgliedsstaaten, in denen die Energie- und Wärmeproduktion noch mehr auf Kohle basiert. Hier haben wir mit dem Instrument für einen gerechten Übergang eine Möglichkeit geschaffen, diese Regionen besonders zu fördern und nach vorne zu bringen. Wir müssen alle mitnehmen, sonst ist es schwer, das Ganze durchzusetzen. Die Idee ist nicht, dass wir mit dem Ganzen die ohnehin schon sehr agilen Wirtschaftszentren in Europa noch weiter fördern – das passiert sowieso von selbst, weil sie so agil sind –, sondern dass wir dafür sorgen, dass alle Regionen dort mitgenommen werden. Deswegen geht unser Green Deal auch über die reinen Wirtschafts- und Forschungsförderungsaspekte – die natürlich ganz wichtig sind – hinaus. Es geht auch in die Bereiche regionale Entwicklung, Kohäsion, all das. Das spiegelt sich dadurch wider, dass wir für den künftigen EU-Haushalt und für die Wiederaufbaufazilität, die jetzt schon von den Staats- und Regierungschefs auf den Weg gebracht wurde, 30 Prozent klimafreundliche Investitionen oder Orientierung verlangen. Das ist das eine Prinzip.

Das andere Prinzip ist, was immer wir im Bereich Klimapolitik tun, es soll keinen Schaden anrichten. Auf gut neudeutsch heißt es das Do-No-Harm-Prinzip: Richte keinen Schaden an. Denn es ist zwar schön und positiv, etwas zu fördern; es darf aber nicht passieren, dass, wenn man mit der Hand das Geld ausgibt, mit dem Hinterteil woanders etwas einreißt. Deswegen schauen wir auch alle anderen Vorschläge immer unter diesem Aspekt durch. Was ich auch noch kurz ansprechen würde – Frau Bentele hat es erwähnt – ist, dass alles zwar gut und schön ist, wenn wir in Europa so klimafreundlich sind. Wir müssen aber auch schauen, dass andere es vielleicht nicht sind. Dazu ist dann wohl die CO_2-Grenzabgabe eine Notwendigkeit, und zum anderen, etwas inklusiver, die weltweite Einführung des Emissionsrechtehandels, der dafür sorgen soll, dass ein gerechter Wettbewerb herrscht und niemand sich aus der Klimapolitik Europas Vorteile verschaffen kann. – Der Vorsitzende gibt mir jetzt zu Recht ein Signal. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Dr. Wojahn! – Jetzt kommen wir zu unserem dritten Anzuhörenden, Herrn Prof. Henning Zoz. – Sie sind auch zugeschaltet und haben ebenso die Gelegenheit, fünf bis zehn Minuten ein Eingangsstatement abzugeben.

Prof. Dr. Henning Zoz (Vertretungsberechtigter Geschäftsführer Zoz GmbH) [zugeschaltet]: Herr Vorsitzender! Der erste Ansatz mit dem langen o bei Zoz war völlig korrekt. – Ich möchte Ihnen kurz sagen, wer ich bin und was ich mache. Ich bin ein Unternehmer aus dem Siegersauerland, das sagte ich schon. Ich war hier Manager des Jahres, bin Nanotechnologe. Clean und Green Tech mache ich schon seit Jahrzehnten, könnte man sagen. Ich mache das aber mit dem Anspruch, es nicht religiös zu tun. Zu den Themen Recycling und Performance komme ich gleich noch einmal.

Schon seit dem letzten Jahrtausend beschäftigen wir, die Zoz GmbH, uns mit dem Thema Wasserstoff. Wir haben Anfang dieses Jahrtausends, könnte man sagen, Opel GM mit Feststoffspeichern für ein Fahrzeug ausgerüstet. Ich habe in 2013 selbst bereits zehn Elektrofahrzeuge angeschafft. Insofern waren wir da sicherlich eines der früheren Unternehmen. Ich wollte damit die „Blaue Oase“ Sauersiegerland in die Welt setzen. Außer einem Innovationspreis ist da aber, ehrlich gesagt, nicht viel bei herausgekommen. Ganz aktuell bin ich im letzten Jahr, in 2019, mit dem Hydrogene and Energy Science Award ausgezeichnet worden. Das ist ein Wasserstoff- und Energiepreis. Das hängt sicherlich auch ein bisschen damit zusammen, dass wir als Unternehmen im letzten Jahr verdoppelt haben, ich meine, wirklich den Umsatz verdoppelt haben, und das im Wesentlichen mit Wasserstoff. Aber auch mit Batteriewerkstoffen, das ist die dritte Generation Kathodenwerkstoffe. Das ist ein Werkstoff, den man für diese Batterien braucht. Er wird unter anderem in der Dow Kokam Battery Factory in Michigan eingesetzt.

Zum Unternehmen selbst möchte ich kurz sagen, dass wir diese Coronakrise – ich nenne sie eher Coronaüberreaktionskrise – bisher ohne Kurzarbeit überstanden haben. Darauf bin ich sehr stolz. Und es sollte uns auch nachhaltig gelingen. Das Geld, das wir im letzten Jahr verdient haben, ist jetzt so langsam alle, aber es ist Licht am Ende des Tunnels. Ein ganz wichtiger Kundenkreis bei uns ist United States Military. Nur, damit man das einmal gehört hat. Wir wollten eigentlich dieses Jahr auf die Verdopplung noch einmal oben drauf verdoppeln. Wir werden jetzt eine hoffentlich nicht zu lange Pause einlegen.

Ich darf Ihnen aber sagen, dass ich heute Morgen mit einem Diesel hier auf den Firmenhof gefahren bin. Diesen vermeintlichen Widerspruch versuche ich, ein bisschen aufzuklären. Warum tue ich das? Ich soll hier etwas zum Thema Green Deal sagen und soll zu etwas Stellung nehmen, was in den Köpfen, wenn Sie so wollen, quasi schon entschieden ist. Ich möchte aber dennoch noch einmal versuchen, auszuholen und die Politik zum Nachdenken anzuregen, einen Plausibilitätsprüfstand nie zu verlassen und sich zu überlegen, was wir hier eigentlich tun. Meiner Überzeugung nach – ich bin zeitlebens Unternehmer – bauen wir hier eine gigantische Planwirtschaft und drehen alles das, was uns einen wunderbaren Wohlstand geschaffen hat, völlig auf den Kopf.

Ich möchte, da wir ja über die EU reden, einige Beispiele bringen. Die EU veranstaltet jedes Jahr das sogenannte EuroNanoForum. Das hat früher auch schon einmal anders geheißen; ich hatte mir notiert, dass es in 2014 die Indutech in Athen war. Dort habe ich – dafür habe ich seinerzeit durchaus noch signifikanten Beifall gekommen – in die Runde gefragt: What`s wrong with Carbon? Also, was ist falsch an Kohlenstoff? Wir sind alle wandelnde Carbohydrates, da sollte man wirklich gucken, was man an Informationen aufnimmt und wie man die bewertet. Im Juni 2019 bin ich auch noch eingeladen worden, und ich bin gespannt, ob es danach noch einmal wieder passiert. Das war in Bukarest. Da hat Prof. Schlögl den letzten Vortrag gehalten, und er hatte in seinen Folien wunderbare Informationen. Ich habe dann nachgefragt: Lieber Herr Prof. Schlögl, was Sie da gezeigt haben, belegt doch vollständig klar, dass wir in den nächsten vielen Jahren weder ökonomischer noch ökologischer unterwegs sein können als mit einem Diesel. Damit schließe ich diesen Kreis. Er hat dazu nichts gesagt, aber er hat drei Mal genickt. – Das sind einfach Fakten, die man nicht wegbeten kann.

Wenn Sie über die Automobilindustrie sprechen – es ist ja ein paar Mal der Verbrennungsmotor erwähnt worden –, möchte ich auch hier mit einem Beispiel aufwarten. Stellen Sie sich einmal vor, Sie kaufen einen 50 kw-Verbrennungsmotor, ich will jetzt keine Marke nennen, sagen wir, es ist ein Diesel, dann kostet der im Einkauf 1 100 Euro. Und jetzt gehen Sie bitte shoppen und kaufen dafür eine Brennstoffzelle. Wenn Sie gut einkaufen gehen, bekommen Sie dafür heute etwa 80 Watt Leistung. 50 000 Watt im Vergleich zu 80 Watt! Ich bin wirklich ein Fan von Technologie, von Hochtechnologie. Ich hatte anfangs das Thema Recycling und Performance erwähnt. Wir haben auf diesem Planeten sicherlich nicht genügend Werkstoffe, und die Wirtschaft in sich weiß das selbstverständlich und wird auch auf lang oder kurz entsprechend vernünftig damit umgehen. Es ist immer gut, Anreize zu schaffen. Aber es ist nie gut, Vorschriften zu schaffen.

Wenn man sich überlegt, wie astronomisch viel Geld wir hier in die Hand nehmen – es mag sein, dass wir zusätzlich aus einer Wirtschaft, die aus Schutt und Asche kommt, ein Auferstehen koordinieren wollen –, dann würde ich doch sehr empfehlen – ich hätte fast gesagt, die Zügel nicht zu eng zu ziehen –, das nicht zu sehr in ideologisch gelenkte Bahnen zu setzen. An dieser Stelle, zu der ideologischen Lenkung, möchte ich noch einen Hinweis geben, der immer gern übersehen wird. Das ganze Thema wird immer mit den angeblichen 97 Prozent der Wissenschaft plattgeredet. Dazu empfehle ich einen Artikel im Spiegel vom 23. September 2014. Da titelt der Spiegel tatsächlich mit der 97-Prozent-Falle. Also, auch da muss man gucken, welche Informationen man sich besorgt, welche man zulässt und wie repräsentativ das Ganze wirklich ist.

Ich komme zum Green Deal. Gestern habe ich mir einmal den offiziellen Internetauftritt dazu angesehen, ich habe ihn auch ausgedruckt und hier liegen. Dabei stelle ich fest, dass es eigentlich – ja, wie soll ich das sagen? – eine Planwirtschaft mit ideologischer Zielsetzung ist. Die basiert im Wesentlichen darauf, das fängt gleich auf der ersten Bildchenseite an, dass man sagt: Wir müssen jetzt dafür sorgen, wir haben ja CO_2 schon wunderbar eingedämmt. Ich glaube übrigens an diese CO_2-Sache überhaupt nicht. Selbst wenn Sie beim Potsdamer Klimainstitut nachfragen und darauf hinweisen, dass zum Beispiel für den sogenannten Rückstrahleffekt Wasserdampf viel wichtiger ist, bekommen Sie als Antwort: Wasserdampf können wir aber nicht verbieten. So habe ich diese Antwort selbst schon bekommen. Ich erzähle Ihnen hier wirklich nur Sachen, die ich mit eigenen Sinnen aufgenommen habe.

Wenn ich mir dann als Nächstes überlege, dass hier im Wesentlichen darauf abgehoben wird, dass wir auch dafür sorgen müssen, dass die anderen, außereuropäischen, Länder unserem geglaubten Pfad der Tugend folgen – ich unterstelle da nirgends böse Absicht –, dann muss ich auch da noch ein bisschen mehr Wasser in den Wein gießen. Wir hatten im vorletzten Jahr eine Akademietagung – China ist ja auch genannt worden –, wir hatten so eine Art chinesisches Jahr ausgerufen, das war in Stuttgart. Es waren viele chinesische Vertreter da. Nicht einer von diesen hatte in seinem Vortrag nicht das Thema Klimawandel enthalten. Aber nicht einer davon wäre auf die Idee gekommen, dass wir als Menschen den Klimawandel anhalten könnten. Klimawandel war schon immer da. Sie hingegen haben darüber berichtet, wie man sich geschickterweise auf den Klimawandel einstellt und wie man sich mit diesem arrangiert. Und das ist ein völlig anderer Ansatz und, meiner Meinung nach, der deutlich sinnvollere.

Wenn wir jetzt über den Verbrennungsmotor reden – Herr Dr. Wojahn hatte diesen ja zwei Mal genannt –, dann darf man sich überlegen, dass das gerade hier in Deutschland eine ganz wichtige Industrie ist. Eines unserer Standbeine ist die Automobilindustrie. Die Expertise der Automobilindustrie ist tatsächlich der Verbrennungsmotor. Das kann man ganz schnell daran festmachen, dass den Rest quasi alle Zulieferer können. Ich komme hier aus dem Sauerland, das ist ja ein Automobilzuliefererland, wenn Sie so wollen. Die stellen Ihnen hier alle ein ganzes Auto hin, da fehlt wirklich nur noch der Motor. Und jetzt komme ich wieder zum Anfang meines Vortrags. Da hatte ich erzählt, dass wir letztes Jahr mit Wasserstoff unseren Umsatz verdoppelt haben. Herr Dr. Wojahn hat gesagt, dass man auch in China die Bedeutung von Klimafreundlichkeit und Umweltfreundlichkeit erkannt hätte, und wie man damit Geld verdienen kann. Bei Umweltfreundlichkeit ist man dort völlig d`accord, bei Klimafreundlichkeit gar nicht. Dazu darf ich Ihnen sagen, dass diese Verdopplung des Umsatzes der Firma Zoz im Wesentlichen so ausgesehen hat, dass wir einen asiatischen Automobilhersteller mit Wasserstofffeststoffspeichertechnik ausstatten, und dieser damit ein Auto auf den Markt bringt, welches, jedenfalls in der ersten Version, ausschließlich in Europa verfügbar war. Wenn also diese Märkte und Innovationen darauf abzielen, dass wir uns damit selbst bespaßen, und wir, wie böse Zungen sagen, unsere Exporte mittlerweile selbst bezahlen, dann erscheint das Ganze doch in einem etwas anderen Licht.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Prof. Zoz, ich muss Sie unterbrechen, weil die zehn Minuten jetzt wirklich schon deutlich überschritten wurden. Wenn Sie vielleicht einen letzten Satz hinbekämen, wäre es schön.

Prof. Dr. Henning Zoz (Vertretungsberechtigter Geschäftsführer Zoz GmbH) [zugeschaltet]: Das tut mir sehr leid. Mein Appell ist hier – das fällt natürlich schwer bei den Vorreden, das

tue ich wegen meiner fünf Kinder – wirklich: Immer auf Plausibilität prüfen und nicht blind mit einer Meinungsströmung mitlaufen. Ich mache mir sehr große Sorgen, dass das genau hier passiert. – Ich danke Ihnen sehr herzlich!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Prof. Zoz! – Jetzt würde ich dem Senat das Wort geben, damit das Ganze aus Berliner Sicht kommentiert werden kann. – Bitte schön!

Gerry Woop (Staatssekretär für Europa): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! – Ich denke, ich kann mich auf vieles von dem, was Frau Abgeordnete Bentele und Herr Wojahn formuliert haben, positiv beziehen in dem, was der Senat an Aktivitäten eingeleitet hat und einleitet, und in dem, was er an Sichtweisen hat. Es ist so, dass wir im Kern sehen, dass der Green Deal avisiert wird. Das Stichwort ist: Europa, die europäische Union, kann bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden. Damit wird das Pariser Klimaschutzabkommen umgesetzt. Insofern teilen wir diese Zielstellungen politisch. Der Grund dafür ist, dass wir den Klimawandel sehen. Das zeigen aus unserer Sicht vielfältige Studien, Ausarbeitungen, wissenschaftliche Texte und Diskussionen, auch kritische, differenzierte Diskussionen, dazu. Wir nehmen das deshalb sehr erst und haben als Senat am 10. Dezember letzten Jahres beschlossen, dass wir eine Klimanotlage sehen, und dass wir darauf entsprechend reagieren müssen. Ich denke, dass klar ist, dass man Regulationsmechanismen, die darauf reagieren, schaffen muss, wenn man eine solche Herausforderung sieht. Es ist politisch ein Problem erkannt, und es ist keine ideologische Frage, finde ich, sondern eine Frage, wie man mit einem Problemlösungsmechanismus auf ein Problem reagiert. Der Problemlösungsmechanismus beginnt damit, dass man aus der Analyse ableitet, welche Ziele man sich setzt, und wie man sie umsetzen kann. Ein Ziel ist durch das Pariser Klimaabkommen gesetzt. Die Europäische Union geht hier voran und setzt dieses Abkommen auf der eigenen Agenda so um, dass man diese Ziele mit konkreten Maßnahmen, mit der Ausrichtung der Förderpolitik, unterlegt. Denn es würde keinen Sinn machen, die Förderpolitik nach alten Mechanismen weiter laufen zu lassen oder die Regulation so zu lassen, und die politischen Ziele, auf den Klimawandel zu reagieren, einfach daneben zu setzen. Sondern das muss korrespondieren und sinnvoll miteinander verbunden werden. Das unterstützen wir grundsätzlich.

Beim Klimawandel ist klar, dass wir über eine internationale Herausforderung reden. Das wissen wir als Berliner. Wenn wir über die Grenze schauen, müssen wir schon mit Brandenburg zusammenarbeiten, weil dort die Herausforderungen spezifischer sind, wenn wir an die Energiesituation, im Zusammenhang mit der CO_2-Emission an die Braunkohlekraftwerke, denken. Wir wissen, dass es ein deutschlandweites Thema ist. Und wir wissen natürlich, dass man dem Klimawandel nicht nur in Deutschland, sondern am besten auf europäischer Ebene begegnen kann. Aber darüber hinaus, und deswegen erwähnte ich das Stichwort Pariser Klimaabkommen, ist es eine globale Herausforderung, der sich alle stellen. In dieser Akzentuierung geht es darum, die Zusammenarbeit international und auf europäischer Ebene zu organisieren und auf eine gemeinsame Problemdiskussion und Zielstellung auszurichten, wie man mit dem Problem umgeht.

Berlin selbst reagiert auf die Situation mit dem Energiewendegesetz. Dazu gibt es die Untersetzung im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030. Wir haben uns als Ziel gesetzt, bis 2050 mindestens eine CO_2-Reduktion von 85 Prozent im Vergleich zu 1990 vorzunehmen. Herr Dr. Wojahn hat ja schon auf bestimmte Spannungsthemen hingewiesen. Da nehme ich auch schwierige Diskussionen wahr, aber das ist naturgemäß so, weil damit Lasten

verbunden sind. Das kann man in Bezug auf Unternehmen und Unternehmensstrukturen betrachten, aber auch in Bezug auf soziale Wirkungen solcher Maßnahmen. Aber es ist eben eine Frage, wie Zwischenziele definiert werden, und wie man sie umsetzen will. Wir haben uns vorgenommen, bis 2030 eine Reduzierung von 60 Prozent zu erreichen. Damit liegen wir besser als das, was sich die EU vorgenommen hat. Ich weiß aber, dass dort auf europäischer Ebene auch Diskussionen über diese Zwischenziele stattfinden. Das hat aber etwas damit zu tun, dass man eine Korrelation zu dem setzen muss, was erwartbar mit den Maßnahmen, die man vorsieht, umsetzbar ist. Ein Spannungsfeld halte ich für normal. Aber wir sind mit den Zielen ambitioniert und liegen dort etwas drüber, wenngleich – ich nannte das Stichwort Brandenburg – wir vielleicht die eine oder andere günstigere Ausgansposition haben. Das muss man dabei natürlich immer mit sehen.

Wir als Berlin unterstützen vor diesem Hintergrund die Ziele, die mit dem Green Deal verbunden sind, in allen Formaten, die wir haben. Das ist im Rahmen der EMK so. Das ist im Rahmen des Bundesrates so. Es gibt da eine Reihe von Themen. Frau Bentele hatte schon angesprochen, welche Initiativen die Kommission gestartet hat, zum Beispiel die Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ oder die Integration des Energiesystems. Das sind alles Punkte, die sich auch aktuell auf der Bundesratstagesordnung wiederfinden, wo Stellungnahmen stattfinden, wo die Fachausschüsse agieren, und wo wir auch auf der großen Linie, die ich beschrieben habe, entsprechend agieren. Wir achten immer darauf – das habe ich auch selbst bei der Europaministerkonferenz und im Ausschuss der Regionen vertreten, wenn da die Gelegenheit zur Diskussion war –, dass die Reaktion auf Covid-19 mit den Zielen des Green Deal verbunden werden muss. Herr Dr. Wojahn hat es auch angesprochen. Ich denke, die Kommissionspräsidentin, Frau Dr. von der Leyen, hat auch deutlich gemacht, dass es hier kein Auseinanderdriften geben darf, sondern dass wir Covid-19-Krisen überwinden müssen, indem wir auch die Ziele des Green Deal umsetzen. Da sind wir, glaube ich, in eine Richtung unterwegs, wenngleich im Detail sicher viele Fragen zu diskutieren sind, aber mit dem Blick darauf, dass wir auf den Klimawandel reagieren und dass wir den Green Deal umsetzen. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Staatssekretär Woop! – Jetzt habe ich eine lange Redeliste und bitte noch einmal, sich kurzzufassen. Wir haben einen engen Zeitrahmen. – Es beginnt Herr Förster, gefolgt von Frau Brychcy. – Bitte schön!

Stefan Förster (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Dann will ich mich weitgehend auf drei bis vier Fragen konzentrieren, damit wir schnell durchkommen. Ein Teil des Programms sind Gebäude und deren Renovierung. Das interessiert wahrscheinlich den Kollegen Otto genauso wie mich, weil wir auch im Bauausschuss sind. Das soll ja eines der Vorzeigeprogramme des Green Deal sein. Zentrales Ziel ist, die Sanierungsrate von Gebäuden mindestens zu verdoppeln oder gar zu verdreifachen. Aktuell liegt diese Rate in der EU wohl nur bei 1 Prozent. Deswegen auch die Frage: Wie soll das finanziert werden? Wie schafft man Anreize zum Sanieren? Das ist ja auch wichtig. Und vor allen Dingen wird man neben der Sanierung auch einen Schwerpunkt auf den Neubau setzen. Denn gerade beim Neubau – Kollege Otto wird das Thema Holzbau erwähnen, ich würde um nachhaltige Baustoffe wie Lehm ergänzen – ist es wichtig, dass man ressourcenschonend arbeitet. Das ist mindestens so wichtig wie die Sanierung.

Bei den Themen Mobilität und Verkehr ist es das aktuelle Ziel, bis 2021 Ausstöße von 95 Gramm CO_2 pro Kilometer zu erreichen, was ja wohl jetzt nicht mehr zu schaffen sein wird. Welche Maßnahmen sind geplant, dies in Deutschland und Berlin umzusetzen und in welchem zeitlichen Rahmen?

Und noch zu den wichtigen Themen Wissenschaft und Innovation; ich bin ja auch für Wissenschaft und Forschung zuständig. 35 Prozent der EU-Forschungsförderung werden künftig für klimafreundliche Technologien bereitgestellt. Welche Maßnahmen wird Berlin ergreifen, um in den Genuss dieser Mittel zu kommen? Es ist wichtig, dass wir davon entsprechend profitieren.

Eine letzte Frage habe ich noch zum Stichwort Technologieoffenheit. Diese können bestimmt sowohl Frau Bentele als auch Herr Dr. Wojahn beantworten. Ein wesentlicher Baustein der Energie- und Kraftstoffwelt der Zukunft wird der Wasserstoff sein. In Deutschland wird in einigen Ländern über eine Wasserstoffstrategie diskutiert. Auf Bundesebene ist sie gerade, glaube ich, aufs Gleis gesetzt worden. Gibt es so eine europäische Wasserstoffstrategie auch auf EU-Ebene? Wie sieht sie aus? – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Frau Brychcy!

Franziska Brychcy (LINKE): Vielen Dank! – Ich würde gern Herrn Dr. Wojahn und Frau Bentele fragen, ob dieses Zwischenziel, bis 2030 55 Prozent zu erreichen, tatsächlich realistisch ist? Wie ist der aktuelle Stand in Berlin? Berlin hat sich ja vorgenommen, 60 Prozent zu erreichen. Und welche Konfliktthemen stehen noch im Raum? Sie sprachen beide davon, dass es Streitthemen und Konfliktlinien im Europäischen Parlament gibt, aber auch in der Kommission. Dazu würde ich gern ein bisschen mehr wissen.

Und ich habe noch eine Frage zum Budget. Frau Bentele erwähnte, dass das EU-Budget sehr knapp bemessen ist. Wo gibt es im Vergleich zu jetzt Kürzungen? Wo sind diese im Aushandlungsprozess avisiert?

An den Senat: Ich würde gern konkrete Beispiele dazu wissen, in welchen Bereichen auf Berliner Ebene vorangegangen wird. Es gab ja den Brief der 15 Bürgermeister europäischer Metropolen, den auch Michael Müller unterzeichnet hat, der die zentrale Rolle der Städte in den Mittelpunkt gerückt hat. Da ist es ja so, dass die Themen Kreislaufwirtschaft, Integration und Aufnahme von Geflüchteten, urbane Mobilität, aber auch Forschungsaufgaben wie Horizont Europa, Dinge sind, die die Städte vorantreiben. Dazu wollte ich Frau Bentele und auch Herrn Dr. Wojahn fragen: Welche Rolle sehen Sie für die großen Metropolen, wo man Dinge ganz anders voranbringen kann, ohne dass auf nationaler Ebene auf Entscheidungen gewartet werden muss?

Einen kleinen Punkt, den Ausgleichsfonds, habe ich noch zum Schluss, weil wir ja Brandenburg in der Nähe haben. Da gab es etwas Kritik, dass die Mittel in Höhe von 100 Milliarden Euro für den Ausgleichsfonds etwas knapp bemessen sind. Mich interessiert dazu eine Einschätzung. Man hat dieses Motto „Do No Harm“, das heißt, es soll niemandem weh tun. Das ist ja klar. Wenn man so einen Wandel vorantreibt, mit so einem Paket Green Deal, heißt es natürlich auch, dass man Technologien umstellt und der Individualverkehr und der Autoverkehr ins Hintertreffen geraten, weil man das ja auch möchte. Man möchte dann ja auch eine

andere Mobilität ermöglichen. Ist der Ausgleichsfonds so gut ausgestattet, oder muss da noch einmal aufgesattelt werden? Welche Rolle spielt das Erdgas als Brückentechnologie, bei dem auch klar ist, das auch ein Stück weit konfliktbehaftet ist? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt haben wir Frau Dr. Kahlefeld für Bündnis 90/Die Grünen. – Bitte schön!

Dr. Susanna Kahlefeld (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Einige der Fragen, die ich stellen wollte, sind zum Glück schon gestellt worden. Auf die Antworten darauf freue ich mich. Auch ich wollte nach den Klimazielen fragen. Was für mich noch bleibt, ist, dass ich fragen wollte, wie es mit der Förderung bzw. Nicht-Förderung fossiler Energie- und Atomkraft aussieht. Das Prinzip, keinen Schaden durch die Förderung anzurichten, müsste eigentlich verbieten, dass Mittel in die fossile Energie und in die Energiegewinnung aus Atomkraft gehen. Ich wüsste gern, wie es mit der Förderung von Solarenergie aussieht, gerade auch vor dem Hintergrund dessen, was Sie über China gesagt haben. Dort hat man sich in dem Bereich einen wirklichen Vorsprung erarbeitet.

Und ich habe eine Frage speziell an Herrn Wojahn. Ich habe nicht ganz verstanden, in welche Richtung der Zertifikatehandel gehen soll. Ich hoffe, dass es so designt ist, dass es nicht möglich für Europa ist, sich freizukaufen. Hierzu hätte ich gern eine Erklärung. Und eine Frage habe ich, die speziell an Frau Bentele geht: Inwieweit sind die landwirtschaftlichen Dinge mit Frau Klöckner abgesprochen? Ich kann mir vorstellen, dass so etwas wie die Umstellung der Förderung von mehr Qualität statt Fläche in der Landwirtschaft auf Widerstand stößt. Wir haben gesehen, dass sie, was die Pestizide angeht, eher nicht die Linie vertritt, die für Europa skizziert worden ist. Inwieweit ist das eigentlich mit Deutschland abgesprochen, und wird die die Bundesregierung nicht zu denen gehören, die blockieren oder ausbremsen?

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Frau Dr. Kahlefeld! – Jetzt ist der Kollege Jupe für die CDU-Fraktion dran.

Claudio Jupe (CDU): Zur Wasserstoffstrategie schließe ich mich der Frage von Herrn Förster an. Ich nehme aber auch Bezug auf Herrn Prof. Zoz, der darauf hingewiesen hat, dass unsere Autoindustrie, jedenfalls, wenn sie k. o. ginge, unsere sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse völlig verändern würde. Insofern würde mich interessieren, in welchem Zusammenhang damit die Wasserstoffstrategie steht. Und ich habe eine Frage, wenngleich ich gesehen habe, dass es zu dem Green-Deal-Papier auch einen Anhang gibt, der sich mit einem Zeitplan auseinandersetzt. Ich freue mich natürlich darüber, dass wir hier eine Fülle von Themen, die Frau Bentele und Herrn Wojahn genannt haben, serviert bekommen haben. Aber wenn eine Aufgabenstellung dieser Größenordnung von mir zu bewältigen wäre, würde ich Schwerpunkte bilden. Gibt es solche Schwerpunkte? Und stehen diese in einem zeitlichen Zusammenhang, den man hier nicht erkennen kann? Hier steht meistens: 2020, 2021 soll das beginnen. Das wäre es. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Jupe. – Jetzt ist für die SPD-Fraktion Herr Zimmermann dran.

Frank Zimmermann (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe zwei Fragen. Ich kann mich vielem anschließen, was die Kolleginnen und Kollegen schon gefragt haben, will

mich aber auf zwei Punkte konzentrieren. Das eine ist das Stichwort Kreislaufwirtschaft „Vom Hof auf den Tisch“. Es ist eine sehr lobenswerte Perspektive, dass wir es schaffen, hier nachhaltigere Strukturen einzurichten. Das führt mich zu der Frage nach den regionalen Wirtschaftskreisläufen und zu der weiteren Frage – das ist eine Frage an Frau Bentele und Herrn Dr. Wojahn –, ob wir vor dem Hintergrund des europäischen Wettbewerbsrechts sehr viel an den Wettbewerbsregeln ändern werden müssen, oder ob wir im Rahmen des Wettbewerbssystems EU, nämlich Zugang aller europäischen Anbieter zu allen Märkten, zur Sicherung regionaler Wirtschaftskreisläufe Regelungen in der Landwirtschaft treffen. Kann man das Landwirtschaftsthema so ausstanzen, um das zu organisieren und zu regeln, ohne einen Verstoß gegen europäisches Wettbewerbsrecht?

Wie kann man das kompatibel machen, um das zu sichern? Das wäre mehr eine Grundsatzfrage der Umsetzbarkeit. Ich weiß nicht, ob dazu schon Überlegungen angestellt wurden.

Zweites Thema – Landwirtschaft generell: Die Bundesregierung hat in ihrem Bericht festgehalten, dass der Anteil von Lebensräumen in schlechtem Zustand in Deutschland wächst, und der Handlungsbedarf wurde noch einmal deutlich unterstrichen. Wie sehen Sie, Frau Bentele und Herr Dr. Wojahn, die Chancen, bei der Reform der Agrarpolitik die ganzen Ziele des Green Deals tatsächlich zu implementieren, tatsächlich auch umzusetzen? Die deutsche Ratspräsidentschaft hat sich in ihrer Periode auch zum Ziel gesetzt, die Reform der Agrarpolitik voranzubringen. Die Frage ist: Wie sind die Chancen in einer Neujustierung der gemeinsamen Agrarpolitik die Ziele des Green Deal auch tatsächlich umzusetzen? – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt habe ich Herrn Dr. Bronson für die AfD-Fraktion auf der Liste.

Dr. Hugh Bronson (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Es freut mich heute ganz besonders, dass wir mit Prof. Zoz einen Praktiker und einen Unternehmensführer aus der Wirtschaft befragen können, der eben nicht aus der Verwaltung oder der politischen Arena kommt. Die Kommentare eines Praktikers haben für mich immer einen ganz besonderen Stellenwert.

Meine Fragen richten sich an Herrn Prof. Zoz, und zwar würde ich gerne wissen, welche Initiativen seiner Meinung nach notwendig sind, um die Informationen, die von der sogenannten 97-Prozent-Falle ausgeschlossen worden sind, wieder zuzulassen und ob es seiner Meinung nach überhaupt noch möglich ist, das durchzusetzen.

Die zweite Frage ist, ob es eine realistische Aussicht gibt, den ideologischen Weg zu einer uneffektiven Planwirtschaft mit Fakten zu konfrontieren, sodass wir eine lange überfällige Lösungsanalyse bekommen, die hoffentlich zu einer richtigen Schlussfolgerung kommen wird.

Die letzte Frage bezieht sich darauf, dass ich gerne von Herrn Prof. Zoz wissen wollen würde, wie es seiner Meinung nach zustande kommen konnte, dass die ursprüngliche Idee, Nutzen und Wohl des deutschen Volkes zu mehren, jetzt zu Do-No-Harm heruntergebrannt worden ist. Das ist mir doch ein bisschen tief gestapelt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt sind wir einmal durch die Fraktionen durch, trotzdem haben sich noch zwei Kollegen gemeldet. Herr Schweikhardt und Herr Gläser, ich würde Ihnen eine kurze Frage gestatten, aber wir sind wirklich knapp in der Zeit. – Herr Schweikhardt!

Notker Schweikhardt (GRÜNE): Ich versuche es ganz kurz zu machen, ich konzentriere mich auf eine Frage: Glasgow – eine Stadt, mit der wir eine Preferred Partnership anstreben – hatte einmal die absolute Kompetenz in Dampfmotoren. Das hat sich erledigt, die Stadt wird jetzt in der Wasserstofftechnologie führend sein, und 2030 wird Glasgow klimaneutral sein. Mich interessiert, inwieweit der Brexit die Zusammenarbeit in der Richtung behindert oder befördert. Im Prinzip gilt das Gleiche für Energieimporte aus den USA – Fracking etc. Inwiefern sind internationale Zusammenarbeiten hinderlich oder förderlich beim Green New Deal?

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Herr Gläser!

Ronald Gläser (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die Frage hat sich erledigt.

Vorsitzender Andreas Otto: Das ist noch besser. Dann sind wir einmal herum und könnten jetzt zu der Beantwortung schreiten. Ich würde es einfach so machen, dass wir jetzt bei den Anzuhörenden die umgekehrte Reihenfolge wählen und mit Herrn Prof. Zoz beginnen, dann Herrn Dr. Wojahn, dann Frau Bentele und den Senat am Schluss, soweit es noch etwas zu ergänzen gibt. – Wir beginnen mit Ihnen, Herr Prof. Zoz, bitte schön!

Dr. Henning Zoz (Vertretungsberechtigter Geschäftsführer Zoz GmbH) [zugeschaltet]: … [Keine Übertragung] …bekannt, dass ich eben nicht aus der politischen Schule komme, und deswegen werde ich da nicht mit zufriedenstellenden Antworten aufwarten können. Das Thema 97-Prozent-Falle ist ein Thema der Informationspolitik. Das heißt, man müsste politisch dafür sorgen, dass neben einer – meiner persönlichen Überzeugung nach – politisch eingefärbten Meinungsverfügbarkeit wieder eine vernünftig-rationale und vor allem Dingen eine sachliche Betrachtung der Dinge erfolgt, in der wir uns im demokratischen Diskurs sämtliche Argumente anhören und eben nicht einseitig solche, die einer gefühlten Mehrheit ideologisch nicht in den Kram passen, verteufeln.

Wissen Sie, bei dem Kernthema, das wir heute eigentlich haben, ist das dann zum Beispiel ein Klimaleugner. Liebe Leute, also den, der wirklich das Klima leugnet, müssten Sie mir erst einmal zeigen und den, der wirklich leugnet, dass es einen Klimawandel gibt, müssten Sie mir auch erst einmal zeigen. Der ist selbstverständlich immer da gewesen, der wird auch immer da sein, aber der Punkt ist: Können wir den anhalten oder können wir den nicht anhalten? Es gäbe vielleicht die Möglichkeit, den Klimawandel zu beeinflussen, aber anhalten: auf welchem Weg denn überhaupt? – und eindämmen: mit welcher Zielsetzung überhaupt eindämmen? Die Welt hat sich insofern immer verändert und wird sich immer weiter verändern. Ob das gut oder schlecht ist, werden wir dann wahrscheinlich nur rückwirkend feststellen.

Konfrontation, Fakten – da sind wir eigentlich wieder bei dem Thema Medien: Ja Gott, man könnte hergehen und versuchen, einen abermaligen Rat zusammenzustellen, in dem man bemüht ist, quer durch alle Meinungsfelder Fachleute an Bord zu holen, aber genau das ist scheinbar eine Sache, die sich nicht darstellen lässt. Wir haben immerhin eine Oppositionspartei, sonst hätte sich an der Stelle schon etwas Signifikantes getan, ganz sicher, das ist ein wichtiges Thema, sind dann immer die Medien. Deswegen bin ich persönlich mittlerweile vollständig darauf umgestiegen zu versuchen, nur über Dinge zu reden, die ich mit eigenen Sinnen, mit eigener Erfahrung wahrgenommen habe. Da bietet sich eben schon einiges, gerade zum Thema Wasserstoff: Was kann ich damit machen, was kann ich nicht damit machen? Wie schnell kann das gehen, wie schnell nicht?

Das gleiche Thema ist Energiewende: Energiewende ist bei Gott nichts Neues. Die hat angefangen, als wir aus der Höhle gekrochen sind, da haben wir angefangen, das zu verbrennen, was herumliegt, dann haben wir uns in die Erde gegraben, und jetzt greifen wir nicht nach den Sternen, sondern nach der Sonne. Das ist völlig vernünftig, völlig sachlich und völlig richtig. Das Problem der Energiewende ist der Zeitplan, den wir da drauf setzen. Wir sind wieder bei Plan: Planwirtschaft – etwas meinen, etwas zu planen, vorhersehen zu können, Prophet spie-

len zu wollen. Das macht das Ergebnis, die Effizienz und die Leistung immer, nicht zunichte, aber schlecht. Davon kann ich nur abraten.

Das dritte Thema ist: Was wollen wir? Wollen wir wirklich etwas zum Wohle der Menschen tun, oder wollen wir etwas zum Wohlgefühl der Menschen tun? Das könnte man jetzt schon als Phrasendrescherei bezeichnen, aber man kommt an die Sache kaum noch heran. Wenn wir einfach ein paar Jahre zurückgehen würden – – Vielleicht wäre das ein guter Hinweis. Wenn wir in der Informationslage vor zehn Jahren noch einmal neu ansetzen wollten – – Was habe ich gesagt, so weit brauchen wir gar nicht zurückgehen. Lassen Sie uns doch zum 23. September 2014 zurückgehen und dann noch einmal versuchen, die Sache neu, ideologiefrei und vernünftig zu denken. Ich glaube, dann tun wir für die Menschen Besseres. – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt machen wir mit Herrn Dr. Wojahn weiter. Sie haben jetzt die Gelegenheit, die aufgeworfenen Fragen zu beantworten.

Dr. Jörg Wojahn (Vertreter der Europäischen Kommission in Deutschland): Vielleicht kläre ich kurz noch einmal das Thema Do-No-Harm. Es geht darum, dass die Gesetzesvorschläge, auch die Fördervorschläge, die wir vorlegen, nicht klimafeindlich sein sollen. Wie gesagt, nicht mit der einen Hand etwas regeln und mit dem Hinterteil das dann wieder einreißen. Einfach das, nichts Großes hineininterpretieren wie Do-No-Harm zur ganzen Welt oder zum deutschen Volke. Das ist nicht das Thema, dafür ist es eng begrenzt auf die Frage Do-No-Harm im Bereich Umwelt, damit wir eben nicht mit der einen Hand geben und mit der anderen nehmen.

Ich würde kurz ein paar Punkte ansprechen: Vom Abgeordneten Förster wurde das Thema Finanzierung angesprochen. Ich kann natürlich nicht konkret für Berlin antworten, nur allgemein: Natürlich bedarf es riesiger Investitionen, die können wir nicht alleine mit Subventionen machen. Gerade bei der energiefreundlichen Sanierung kann auch Geld gespart werden. Hier ist das Problem eher, dass man am Anfang das Geld in das Gebäude hineinstecken muss, und das kommt dann über die Jahre wieder heraus. Deswegen ist hier die Kreditfinanzierung das ideale Instrument, die wir insbesondere über die Europäische Investitionsbank ermöglichen, auch mit Risikokapital. Also: Finanzierung in diesem großen Bereich vor allem über Kredite und nicht so sehr über Zuschüsse.

Sie haben die Technologieoffenheit angesprochen, und da kam auch zum ersten Mal das Thema Wasserstoff, das kam auch noch in anderen Fragen: Ja, das ist natürlich wichtig. Wir dürfen uns nicht darauf fixieren, dass die Elektromobilität der Weisheit letzter Schluss ist. Ich selbst erinnere mich, dass schon in den 90er-Jahren – ich bin aus München – BMW an Wasserstoffautos geforscht hat, und wir müssen uns vielleicht fragen, warum es heute noch keine gibt. Die Antwort ist die, dass in solchen Unternehmen die Verbrennungsmotorabteilung immer die stärkere war. Die hat das Geld heute verdient, während die Wasserstofftüftler irgendwelche Spinner waren, die vielleicht in 30 Jahren mal Geld verdienen. Das müssen wir uns auch immer wieder vor Augen führen, wenn wir überhaupt darüber diskutieren, was der Status quo ist und wo wir in Zukunft hinwollen. Natürlich ist, das wurde auch öfters angesprochen, die Automobilindustrie in Deutschland in der bisherigen Form die Stütze der Wirtschaft und der Gesellschaft schlechthin. Im Ruhrgebiet war das die Steinkohleindustrie aber auch, und Sie wissen, wie das geendet hat, sich 60 Jahre lang nur auf diese Art zu konzentrieren.

Deswegen ist es gerade unsere Aufgabe als europäische, öffentliche Verwaltung, aber auch für die Politik, zu fragen: Wie soll es und wie wird es denn in Zukunft ausschauen? Dabei müssen wir technologieoffen sein.

Wie realistisch – hier komme ich zu der Frage der Frau Abgeordneten Brychcy – ist eine Erhöhung oder Straffung der Ziele schon für 2030? Das ist schwierig, und das habe ich auch schon angedeutet. Wir denken, dass da noch Spielraum drin ist. Wenn Sie die Verpflichtung der einzelnen Mitgliedsstaaten anschauen, hat Deutschland schon mehr getan oder sich zu mehr verpflichtet als andere. Realistisch betrachtet, ist also bei dem ein oder anderen Mitgliedsstaat etwas mehr Potenzial drin, bei Deutschland ist etwas weniger Potenzial drin, aber auch in Deutschland kann man wahrscheinlich noch etwas tun. Ich will mich aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht näher dazu äußern, weil wir gerade noch die Folgenabschätzung zu Ende führen, um da nicht das Kind mit dem Bade auszuschütten.

Ob das Budget knapp bemessen ist: Das überlasse ich der Frau Abgeordneten Bentele, weil das Ganze bei der Haushaltsautorität, beim Europäischen Parlament, ist.

Die Rolle der Städte nehmen wir als Europäische Kommission sehr ernst und befinden uns hier auch in einem sehr engen Dialog. Ich habe vorhin versucht, das auch anzusprechen. Die großen Innovationsfortschritte sind heutzutage in den Städten, aber – das haben wir ein bisschen gesehen, weil Sie auch das Thema Landwirtschaft angesprochen haben – wir dürfen darüber nicht die etwas periphereren Regionen vergessen. Das eine tun, ohne das andere zu lassen, aber wir sehen, dass in den Städten sehr viel Bewegung ist. Damit ist die Frage verbunden, ob das Geld für den Ausgleichsfonds zu knapp bemessen ist. Das ist auch eine Budgetfrage, die ich nach Brüssel weiterreiche.

Die Frau Abgeordnete Kahlefeld hat das Thema der fossilen Energieförderung und die Kernkraft angesprochen. Ich denke, bei den fossilen Energien ist die Kernfrage das Erdgas, alle anderen wollen wir auf keinen Fall mehr fördern. Erdgas ist aber eine Brückentechnologie, mit der wir im Moment riesige Sprünge bei der CO_2-Einsparung schaffen können, wenn wir von Kohle auf Erdgas umstellen. Langfristig – da sind wir alle einer Meinung – ist Erdgas aber nicht die Lösung. Hier müssen wir zum Beispiel eher in die Richtung grüner Wasserstoff gehen. Wir denken aber, jetzt groß gegen Erdgas zu agieren, ist kontraproduktiv, aber die Europäische Investitionsbank ist das schon langfristig angegangen und wird ihrerseits zumindest keine Projekte mit Erdgas mehr fördern, außer natürlich denen, die schon laufen; das können wir nicht anders machen.

Die Solarenergie ist immer wieder im Mittelpunkt, auch der Forschungsförderung.

Zum Zertifikatehandel etwas detaillierter: Ich glaube, das Risiko, das sich Europa freikauft, ist noch das geringste, weil wir ein sehr strenges und mittlerweile auch sehr effektives Handelssystem für Zertifikate aufgebaut haben. Was wir wollen, ist einerseits die Lücken füllen, die es noch gibt – es gibt mit dem Verkehrsbereich einen großen, noch nicht vom Zertifikatehandel abgedeckten Bereich, und das Gleiche gilt für die Schifffahrt. Da wollen wir hinschauen. Wir wollen andererseits, das ist unser Ziel, dass alle anderen großen Wirtschaftspartner auch in dieses System des Zertifikatehandels einsteigen. Das hat auch den Vorteil, dass wir uns nicht so viele Gedanken über CO_2-Grenzsteuern machen müssen. Wenn wir alle über den Zertifikatehandel ein – wie es so schön neudeutsch heißt – Level Playing Field für die CO_2-

Vermeidung schaffen können, dann ist das die mildere Maßnahme, von der am Ende alle mehr profitieren. Sie hatten auch etwas zur Landwirtschaft gefragt, das würde ich auch an Frau Bentele weitergeben wollen, außer Sie bestehen darauf.

Die Kernenergie wird sowieso nicht auf der EU-Ebene gefördert, wir fördern nur die Sicherheit, aber das tun wir auch nicht durch eine Förderung, sondern durch die Unterstützung bei Kontrollen und Standards. Wir sind da – wie Sie wissen – als EU neutral. Es gibt ein paar Mitgliedsstaaten, die denken, dass die Atomenergie Teufelszeug ist, andere denken, das sei ein Gottesgeschenk. Deswegen ist das kein Thema für die EU-Ebene.

Der Herr Abgeordnete Jupe hat nach den Schwerpunkten gefragt: Ich denke, was wir machen, ist diese Vielzahl von Punkten, – wenn Sie sich das anschauen, das ist keine bunte Liste, sondern das ist das Thema auf die einzelnen Politikbereiche heruntergebrochen – die Frage Klimaschutz und grüner Wandel, praktisch auf die einzelnen Politikbereiche herunterzudeklinieren, um das als dominierenden Orientierungspunkt in den einzelnen Bereichen zu nehmen. Deswegen gibt es etwas für die Landwirtschaft, deswegen gibt es etwas für den Energiebereich. Das ist ein großer Schwerpunkt, den wir dann herunterbrechen. Wenn Sie es sich genauer ansehen, dann erklärt sich das auch ein bisschen besser. Ich verstehe aber, was Sie meinen, dass das auf den ersten Blick unheimlich viele Punkte sind.

Zum Herrn Abgeordneten Zimmermann: Das ist eine Agrarfrage, die ich auch gerne nach Brüssel weiterreiche, aber allgemein ist natürlich hier unser Wunsch, durch die Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ vor allem die grüne Landwirtschaft, die umweltfreundliche Landwirtschaft, zu fördern. Wir haben auch neue Ziele für den ökologischen Landbau formuliert, um den auszubauen. Sie dürfen beim Thema Landwirtschaft aber nicht vergessen, dass es einer der Gründungsbausteine der Europäischen Union war, dafür zu sorgen, dass es – ich sage es einmal ganz platt – überhaupt genug zu essen gibt. Das ist immer das übergeordnete Prinzip, das wir verfolgen müssen. Für die, die dachten, das sei ein bisschen altmodisch, war vielleicht die Coronakrise mit den Versorgungsengpässen eine Erinnerung, dass wir das auch nicht vergessen dürfen.

Vielleicht zum Abschluss noch zum Abgeordneten Schweikhardt, der den Brexit erwähnt hat: Der Brexit wird alles schwieriger machen, egal ob wir uns einigen oder nicht. Großbritannien könnte zu einem harten Konkurrenten werden, wenn sie das schaffen. Unser Ziel ist es, das Verhältnis so nah wie möglich zu behalten, das Ziel der britischen Regierung ist es, sich so weit wie möglich zu trennen. In den Bereichen der Umwelt- und Klimapolitik war Großbritannien bisher eigentlich auf unserer gemeinsamen Linie. Nicht zuletzt deswegen – Sie haben Glasgow erwähnt – wäre das auch ein Ort für den Klimagipfel gewesen. Da machen wir uns jetzt keine grundsätzlichen Sorgen, dass sie auf einmal in das andere Lager überwechseln, aber es wird natürlich schwerer – wie bei allen Themen –, wenn wir nicht zusammen sind.

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Damit sind wir wieder bei Frau Bentele angekommen. – Sie haben das Wort!

Hildegard Bentele (Mitglied des Europäischen Parlaments) [zugeschaltet]: Es wurde schon viel beantwortet, aber ich möchte mich auf das konzentrieren, was übrig geblieben ist.

Vielleicht noch einmal zum Thema Budget: Frau Brychcy fragte, wo am meisten gekürzt wurde. Ich will mich auf einen Punkt konzentrieren, der uns sehr stark beunruhigt: Das ist das Horizon-Programm, von dem auch Berlin sehr stark profitiert, das für Innovation und Forschung steht und genau dazu dient, dass wir in Europa Pionier bei vielen Hochtechnologien bleiben und auch in Zukunft sein werden. Da haben wir gesehen, dass das Programm um 20 Milliarden Euro gekürzt wurde und auch nicht wirklich durch den Recovery Fund aufgestockt wurde. Wir laufen schon ziemlich Sturm, dass das nicht so bleibt. Das sendet auch das völlig falsche Signal an die anderen Weltregionen. Diese Herausforderungen, für die der Green Deal steht, die in vielen Bereichen auch Technologieherausforderungen sind, dem tun wir damit keinen Gefallen. Das Horizon-Programm darf absolut nicht so bleiben, wie es ist. Da sage ich auch zu, dass ich mich im Industrieausschuss wirklich noch einmal stark auf die Hinterbeine stellen werde, und ich hoffe auch, dass das viele Kollegen tun werden. Wir werden aus dem Grund dem Budget auch nicht zustimmen, wenn es da keine Veränderungen gibt.

Zu der Frage, ob die 55 Prozent realistisch sind: Das ist eine interessante Frage, weil Ihre Fraktionen im europäischen Parlament auf 65 Prozent gehen, auch die Sozialdemokraten gehen auf 65 Prozent, die wir absolut als nicht realistisch betrachten. Es geht eigentlich um die Marge 55 oder 50 Prozent, und da kommt es sehr auf die Folgekostenabschätzung an. Dazu möchte ich Herrn Zoz auch komplett widersprechen: Es wird alles geprüft, es gibt öffentliche Konsultationen, die Beratungen in den Ausschüssen sind transparent und öffentlich, auch Argumente werden ausgetauscht, alle Interessen werden betrachtet, und insofern glaube ich nicht, dass wir hier von „Ideologie“ sprechen können oder Fakten ignoriert würden. Das würde ich dann doch sehr zurückweisen. Die Tatsache, dass die EU eine Wasserstoffstrategie aufgelegt hat – – ich will da nicht ins Detail gehen, Herr Förster, das kann man nachlesen. Da geht es darum, dass wir jetzt bestimmte Elektrolyseurmengen definieren und vor allem das Energiesystem auch integrieren.

Zum Thema Landwirtschaft, das Herr Wojahn ganz diplomatisch an mich weitergereicht hat: Ich bin natürlich keine Landwirtschaftspolitikerin, und die Reform der GAP steht bestimmt nicht zum ersten Mal auf der Agenda, die muss schon sehr lange reformiert werden. Glauben Sie mir, das Europäische Parlament ist einer der größten Treiber, und auch die Deutschen im Europäischen Parlament gehören dazu, auch meine Fraktion, die immer gesagt hat, dass wir die Budgets zwischen den Säulen verschieben müssen. In der Tat – wie Herr Wojahn auch sagte –, die Covid-19-Krise hat uns aber doch noch einmal gezeigt, wie wichtig auch eine ausreichend produzierende Landwirtschaft in Europa ist.

Zum Thema regionale Kreisläufe: Hier sehe ich keine Wettbewerbsprobleme, weil diese neuen Vorgaben in der ganzen Europäischen Union gelten. Der Vorzug, der der regionalen Wirtschaft gegeben wird, der gilt genauso in Polen wie in Ungarn und so weiter, dass es für die Unternehmen interessanter ist, vielleicht die Regionen zu beliefern, anstatt Früchte und Obst durch ganz Europa zu transportieren. Ich glaube, das wird durch diese neuen Vorschriften und Anreize einfach interessanter. Insofern sehe ich momentan keine deutlichen Probleme mit dem Wettbewerbsrecht. Da ich aber keine Expertin in dem Bereich bin, würde ich dem auch noch einmal nachgehen.

Frau Kahlefeld fragte, ob Deutschland jetzt der Bremser oder Antreiber im Bereich der Reform der Landwirtschaft ist. Wenn ich mir das ganze Orchester in Europa anschaue, ist Deutschland momentan sowieso Moderator, weil es die Ratspräsidentschaft hat, aber die

Bremser sitzen in Ost- und Südosteuropa und weniger in Deutschland. Da sehe ich eher den Punkt der Landwirte, dass sie bestimmte Sachen aufgrund der Covid-19-Krise jetzt nicht sofort machen wollen, sondern um einen Aufschub von einem halben oder dreiviertel Jahr bitten, um sich erst einmal zu konsolidieren. Andererseits muss man aber auch sagen, dass bestimmte Sachen wie die Nitratrichtlinie in Deutschland schon lange nicht umgesetzt worden sind. Da sehe ich aber auch nicht, dass Frau Klöckner das irgendwie blockiert, sondern dass es da jetzt kein Pardon mehr gibt. Ich glaube, das ist eine grundsätzliche Thematik, dass man das, was auf der europäischen Ebene umgesetzt wurde, nicht zu lange verschleppen sollte. Das bringt langfristig nichts, da Strafen drohen und so weiter.

Ich habe mich sehr gefreut, von Herrn Wojahn zu hören, dass der Zertifikatehandel ausgedehnt werden soll – das dürfte auch Herrn Zoz gefallen. Das ist kein planwirtschaftliches Instrument, sondern ein marktwirtschaftliches Instrument, da kann ich auch nur sehr an die Kollegen der anderen Fraktionen appellieren, das auch auf Verkehr und Gebäude auszudehnen. Das ist ein Punkt der EVP, dafür plädieren wir sehr. Der Zertifikatehandel ist auch weltweit anschlussfähig, das wäre ein sehr gutes Instrument, um dem CO_2 einen Preis zu geben, um die Reduktionen auch zu erreichen. Das ist ein notwendiges Instrument und ist einfacher einzuführen als zum Beispiel eine CO_2- Grenzsteuer. Das Thema Atomkraft hat der Herr Wojahn auch beantwortet.

Vielleicht noch einmal zum Thema Energieimporte, das hat der Herr Schweikhardt angefragt: Energieimporte aus dem UK brauchen wir nicht so sehr, aber wir werden Importe von grünem Wasserstoff brauchen. Da kommt das Thema Nordafrika ins Spiel, dass wir fragen, wie wir unser Energienetz ausweiten, wie wir neue Partnerschaften schließen können, um so kostengünstig und effizient erneuerbaren Strom zu produzieren und eben auch zu importieren. Das hat auch eine geopolitische Komponente und könnte unsere Energieimporte ganz anders orientieren. Nicht wie bisher mit Gas aus dem Osten, sondern vielleicht mit grüner Energie aus dem Süden. – So viel vielleicht dazu, ich habe das allerwichtigste beantwortet, die Zeit ist sowieso schon weit fortgeschritten, dann belasse ich es jetzt dabei.

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Frau Bentele! – Ich würde zu diesem Tagesordnungspunkt nun abschließend dem Senat das Wort geben, und dann beenden wir den Tagesordnungspunkt auch.

Staatssekretär Gerry Woop (SenKultEuropa): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrte Abgeordnete! Es sind, glaube ich, nur zwei Stichworte für mich übrig geblieben.

Das eine ist das Stichwort der städtischen Dimension: Sie wissen, dass wir die Städteagenda mit initiiert und vorangetrieben haben, hier sehr aktiv in vielen Partnerschaften sind, im Ausschuss der Regionen auch immer den Fokus auf die besonderen Wirkungen von Maßnahmen der Europäischen Union auf die Städte mit setzen. Insofern ist dort das Thema Mobilität und umweltgerechte Entwicklung von Städten ein zentrales Thema und wird im Bereich Stadtentwicklung mitverfolgt. Das ist praktisch in den gesamten Prozess der Beurteilung von Entwicklungen auf der europäischen Ebene eingewebt, dass wir auch fragen, was das für die Städte bedeutet. Hier arbeiten wir immer mit anderen zusammen.

Wenn man das auf die Mobilität übersetzt – da bin ich bei Herrn Förster –, dann ist es so, dass wir zumindest erst einmal unsere eigenen Hausaufgaben machen müssen. Deswegen erwähne ich das Energiewendegesetz und das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm. Dort werden die konkreten Maßnahmen dann entwickelt. Die plastischen Dinge, die Sie dann draußen sehen, sind, dass wir die E-Busse eingeführt haben, die 300er-Linie – wer an der Warschauer Straße vorbeifährt, der sieht sie dort auf der linken Seite stadteinwärts parken –, das ist auch eine Erfahrung. Herr Dr. Wojahn sprach die Wasserstofftechnologie an. Wir hatten auch schon vor Jahren Busflotten mit Wasserstoff, die waren technologisch noch nicht so weit entwickelt, dass sie so gut gelaufen sind. Jetzt setzen wir erst einmal auf E-Mobilität, aber das ist eine Technologie, die – wenn es der grüne und nicht der blaue Wasserstoff ist – dann sicherlich auch im Bereich der Fahrzeuge genutzt werden kann. Den BMW, den Sie erwähnten, hat der Innensenator Körting vor 10 Jahren gehabt, und seitdem gab es jahrelang kein Fahrzeug dieser Art mehr. Wir hatten, glaube ich, hier in Berlin auch nur zwei Tankstellen. Da ist noch viel zu tun, aber das ist sicherlich eine interessante Technologie. Ich darf es auch sagen – wir sind Miteigner des Berliner Flughafens –, dass das Thema auch dort relevant ist, weil im Luftverkehr diskutiert wird, inwieweit Flugzeuge in der Perspektive – das ist sicherlich eine langfristige Frage – auch mit weniger Emissionen unterwegs sein können. – Das zu diesem Thema Mobilität.

Wenn man das jetzt strukturell übersetzt, was Herr Förster noch einmal angesprochen hat, wie wir hier auch Programme nutzen – das ist eingewebt in die Programmstruktur. Ich müsste mich zitieren, nachher im TOP 7 würde ich Ihnen sagen, dass wir bei der Ausarbeitung der operationellen Programme die Ziele des Green Deal miteinweben müssen und auch wollen. Das ist aber eine Vorgabe, sodass wir das dort bei dem politischen Ziel, nach Konsultation mit den Akteuren, – –. Das machen wir nicht am grünen Tisch in der Verwaltung, sondern wir reden mit Praktikern, mit den Unternehmen, die dort unterwegs sind, aber auch mit den Sozialpartnern insgesamt. Durch diese Abfragen, die hierzu durch die Wirtschaftsverwaltung vorgenommen werden, kommen wir dann dahin, dass das politische Ziel 2 – ein grüneres, CO_2-armes Europa durch die Förderung sauberer Energien – in die Entwicklung intelligenter Energiesysteme auf lokaler Ebene oder eben auch Anpassung an den Klimawandel und Energieeffizienzmaßnahmen übersetzt wird. Das ist der Rahmen dafür, dass wir dann mit den operationellen Programmen auch die Mittelabrufe für die Förderungen auch so lenken können, wie das gewollt ist.

Letzter Punkt: Frau Bentele hat Horizon 2020 angesprochen, da bin ich ihr auch sehr dankbar, wenn Sie da unterwegs ist, weil wir als Berliner in der Tat davon viel profitiert haben, da auch sehr aktiv unterwegs sind und auch weiter profitieren wollen. Da geht es um die Innovationsstrategie, die wir teilweise gemeinsam mit Brandenburg entwickelt haben und auch umsetzten, aber da geht es auch viel um den Forschungsstandort Berlin und die Innovationsfähigkeit der Berliner Wirtschaft. Da ist es schade, dass es bislang zu diesen Einschnitten gekommen ist, und da drücke ich Frau Bentele die Daumen, dass sie in den Verhandlungen des EP, im Trilog, noch etwas erreichen kann. Das wäre sehr im Interesse von Berlin. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Damit würde ich Tagesordnungspunkt 4 gern abschließen für heute. Wir vertagen den, und wenn das Wortprotokoll gefertigt ist, dann kommen wir darauf zurück. – Ich sehe Einverständnis. Insofern würden wir uns an dieser Stelle von Frau Bentele und von Herrn Prof. Zoz verabschieden. Herzlichen Dank, dass Sie uns hier Rede und Antwort gestanden haben! Sie können selbstverständlich der Sitzung noch weiter folgen über den Livestream.

Wir schreiten zu

Punkt 5 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Europäisches Jahr der Schiene 2021
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

Hierzu: Anhörung

Dazu ist Herr Dr. Wojahn gleich noch mal dran und bereit, uns auch zu diesem Tagesordnungspunkt zu schildern, was die EU-Kommission da vorhat. Und wir begrüßen Herrn Alexander Kaczmarek, den Vertreter, ich sage mal, den Botschafter der Deutschen Bahn für Berlin und Brandenburg. Herzlich willkommen! Wir machen das vom Ablauf her wieder so, dass wir zunächst eine Begründung von der CDU-Fraktion hören, die das eingereicht hat. Der ganze Tagesordnungspunkt – das ist für Herrn Kaczmarek möglicherweise neu – ist im Internet zu sehen. Alle können zugucken und horchen, was wir hier diskutieren.

Wir machen ein Wortprotokoll. Der Ablauf ist so, dass wir zunächst den Anzuhörenden das Wort geben – im Zeitrahmen fünf bis zehn Minuten –, um etwas zur Einführung zu sagen. Dann fragen wir den Senat, wie er das Ganze aus Sicht der Berliner Landesregierung kommentieren möchte. Dann machen wir eine Fragerunde, und dann sind Sie dran, die Fragen zu beantworten. Mit Blick auf die Uhr, Herr Dr. Wojahn, müssten wir gucken, wie wir mit Ihnen verfahren. – Sie bleiben da. Das ist sehr schön. Da sind wir sehr dankbar, dass Sie noch einen kleinen Moment länger bleiben, als ursprünglich geplant, weil wir in der Zeit doch ein bisschen hängen. Super!

Dann würde ich anfangen mit der Begründung des Tagesordnungspunktes durch die CDU-Fraktion. – Herr Kollege Jupe – bitte schön!

Claudio Jupe (CDU): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! – Der Titel, den die Europäische Kommission zu diesem Thema veröffentlicht hat, heißt: „2021: Das Europäische Jahr der Schiene“, und dann steht klein darunter der europäische grüne Deal, über den wir ja schon im vorherigen Tagesordnungspunkt gesprochen haben. Ich verstehe das so, dass wir im Rahmen des grünen Deals auch dieses Einzelthema für 2021 als hervorgehobene Thematik haben. Die Frage ist nun: Was passiert da? Wie wird das ausgefüllt? Ich will in der Begründung gleich eine Frage vorwegnehmen, dann brauche ich das nachher nicht zu machen, nämlich: Ich sehe immer, dass der Güterverkehr über die Lkws läuft, und zwar massenhaft, wie man als Pkw-Fahrer, aber auch als sonstiger Verkehrsteilnehmer feststellt und sich zuweilen ärgern muss. Da wäre also die Frage: Ist daran gedacht, diese Problematik, nämlich den Übergang des Güterverkehrs auf die Schiene, so in Angriff zu nehmen, dass das dann auch

funktioniert, also nicht nur eine Erklärung abzugeben, mit der entsprechenden Wirtschaft und den entsprechenden Betrieben abzustimmen? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank für die Begründung! – Dann steigen wir gleich ein. Sie haben das Jahr ja ausgerufen als EU-Kommission, Herr Dr. Wojahn. Dann fangen wir mit Ihnen an und gehen dann über zum Vertreter der Deutschen Bahn, Herrn Kaczmarek. – Bitte schön!

Dr. Jörg Wojahn (Vertreter der Europäischen Kommission in Deutschland): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Lassen Sie mich das erst in den Kontext setzen: Die Einrichtung eines europäischen Jahres für ein bestimmtes Schwerpunktthema ist nichts Neues. Das letzte hatten wir 2018, das Europäische Jahr des Kulturerbes. Sie sehen, wir machen nicht mehr jedes Jahr ein europäisches Jahr, sondern machen es etwas gezielter. Das nächste wäre und wird das Europäische Jahr der Schiene, der Eisenbahn sein nächstes Jahr. Es ist, wie schon angesprochen wurde, im Rahmen des europäischen Green New Deal zu sehen. Ein Beispiel für das, was ich vorhin erwähnte, ist, dass wir versuchen, das Thema runterzubrechen auf die einzelnen Sektoren und die einzelnen Wirtschaftsbereiche. Wir haben natürlich den Ausbau und die europäische Regulierung der Schiene auch immer schon unter einem ökologischen Gesichtspunkt gesehen, aber es war traditionell eher einer des Wettbewerbs, der Öffnung der Märkte und des insofern eher verbraucherorientierten Ansatzes. Wir wollen das jetzt etwas mehr durch die grüne Brille sehen. Deswegen sehen wir das als wichtiges Element des europäischen Green New Deal.

Wir machen schon dieses Jahr einen ersten Aufschlag. Im letzten Quartal werden wir eine europäische Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität vorlegen, in der die Schiene eine wichtige Rolle spielen wird, aber weil es um Mobilität insgesamt geht, nicht nur die Schiene. Wir werden also schon dieses Jahr ein bisschen damit beginnen, um dann im nächsten Jahr durchzustarten. Warum bietet sich 2021 besonders an? – Im Jahr 2021 wird unser viertes europäisches Eisenbahnpaket vollständig umgesetzt sein von den Mitgliedstaaten, und damit werden alle Liberalisierungsmaßnahmen, die wir auf europäischer Ebene seit mittlerweile, ich würde sagen, 20 Jahren schrittweise verfolgen durch die einzelnen Pakete, abgeschlossen sein. Es bietet sich an, das durch ein europäisches Jahr zu markieren, umso mehr, als jetzt der Umweltaspekt noch mehr in den Vordergrund rückt als in der Vergangenheit.

In Berlin ist es für Sie ohnehin ein bekanntes Thema. Sie wissen, dass Berlin Kreuzungspunkt von drei transeuropäischen Netzkorridoren für Eisenbahnverkehr ist. Wenige europäische Städte und Metropolen haben dieses Privileg, hier auch von den entsprechenden Fördermitteln für die Kernkorridore zu profitieren. Da kennen Sie die Beispiele wahrscheinlich besser als ich – aber das nur für Sie, damit es ein bisschen anfassbarer ist hier in Berlin. Es anfassbar zu machen, ist das Ziel des Europäischen Jahres der Schiene. Wir werden das mit vielen Veranstaltungen, Seminaren und auch mit öffentlicher Kommunikation begleiten und untermalen. Gesetzgeberisch ist noch nicht viel vorgesehen, da müssen wir noch etwas auf das nächste Arbeitsprogramm warten. Wir haben viel auf dem Tisch bei der Umsetzung des vorhandenen Gesetzgebungskörpers. Dazu kann sicher der Kollege von der Deutschen Bahn auch das eine oder andere Wort aus der Praxis sagen.

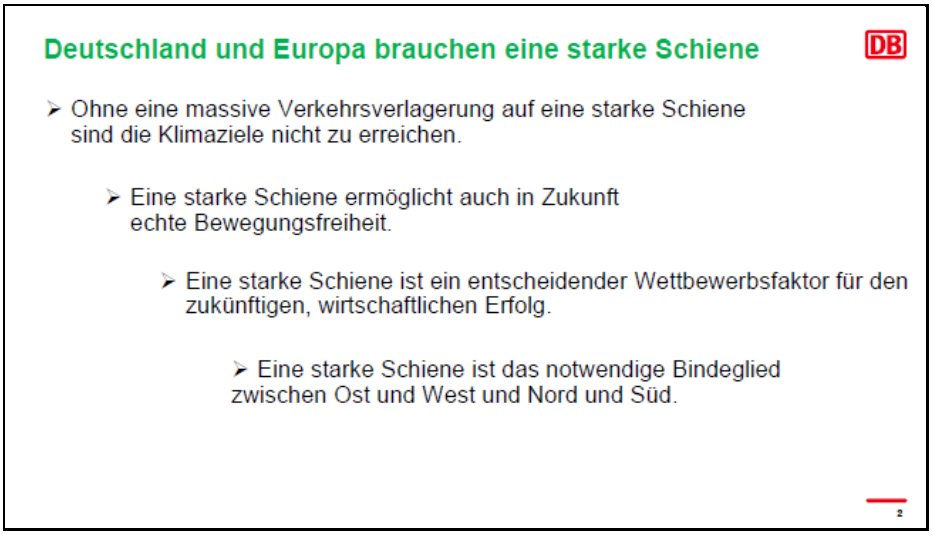
Wir sind – weil ich die Deutsche Bahn anspreche – bei so etwas wie einem europäischen Jahr auch darauf angewiesen, dass die anderen Akteure da mitmachen und mitfeiern sozusagen,

speziell natürlich die Bahnunternehmen. Deswegen sitzen wir, glaube ich, auch beide hier, und wir freuen uns, das Thema dadurch mehr in den Mittelpunkt zu bringen, denn da ist – und das geht aus Ihrer Frage am Schluss ja auch hervor – noch einiges zu tun, nicht zuletzt wegen der Coronakrise. Die hatte natürlich einen starken negativen Einschlag auf den Personenverkehr. Da müssen wir wieder rauskommen, und wir müssen vor allem den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr weiter voranbringen. Auf der anderen Seite ist in der Tat ein großes Thema, eine große Herausforderung, wie wir so schön auf Neudeutsch sagen, der Schienengüterverkehr, der tatsächlich Konkurrenzprobleme mit dem Straßengüterverkehr hat. Hier brauchen wir das europäische Jahr, um das Bewusstsein zu schärfen, und das wird möglicherweise irgendwann dazu führen müssen, dass wir etwas mehr Lenkungsmaßnahmen in die ökologisch sinnvollere Richtung unternehmen. Aber, wie wir auch aus der Praxis wissen – wir hatten ja vorhin einen Unternehmer auf dem Bildschirm –, wie die Unternehmen wissen, funktioniert das alles nicht nur mit Appellen, sondern da muss auch das Angebot stimmen. Wir hoffen, dass wir genau über all dieses nächstes Jahr intensiv diskutieren können, und freuen uns, dass Sie das auch hier zum Thema machen. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Dr. Wojahn! – Jetzt ist Herr Kaczmarek dran. – Sie haben das Wort!

Alexander Kaczmarek (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete!

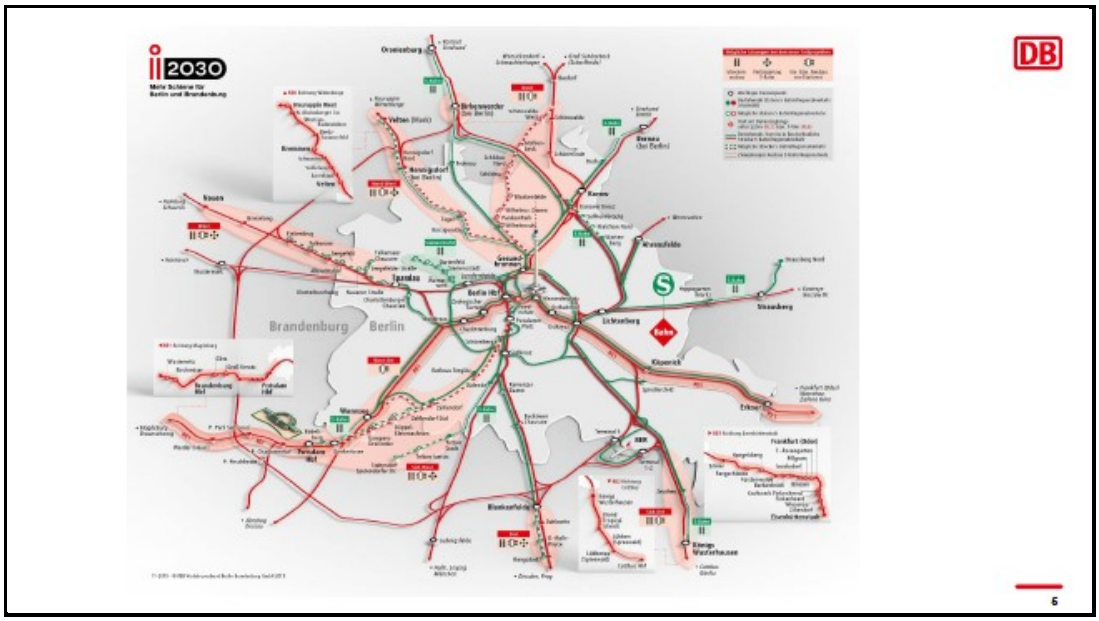
Das Europäische Jahr der Schiene 2021 möchte ich weniger aus feiertechnischer Perspektive betrachten, sondern mehr als Aufforderung – so haben wir es verstanden –: Was können wir eigentlich tatsächlich dazu beitragen, dass dieses Jahr ein Jahr der Schiene werden kann, und was werden wir ganz konkret in unserer Region, die Sie als Berliner Abgeordnete ja wahrscheinlich am meisten interessiert, dafür tun können und wollen?



Insofern habe ich Ihnen jetzt ein paar Themen mitgebracht. Das ist die Ausgangssituation, die ja eben auch schon geschildert worden ist. Wir sind sehr dankbar dafür, dass die EU-Kommission der Schiene im nächsten Jahr eine besonders starke Aufmerksamkeit widmen möchte. Wir sind auch dankbar dafür, dass es diesmal nicht eine ausschließlich wettbewerbsorientierte Betrachtungsweise ist, sondern tatsächlich der Beitrag zur Schiene zur Bewältigung der Klimakatastrophe im Vordergrund steht. Das ist ja insofern auch sehr kompatibel mit dem, was die Bundesregierung zurzeit tut, und sicherlich auch kompatibel mit dem, was in Berlin geschieht. Insofern ist das ein guter Ansatz.

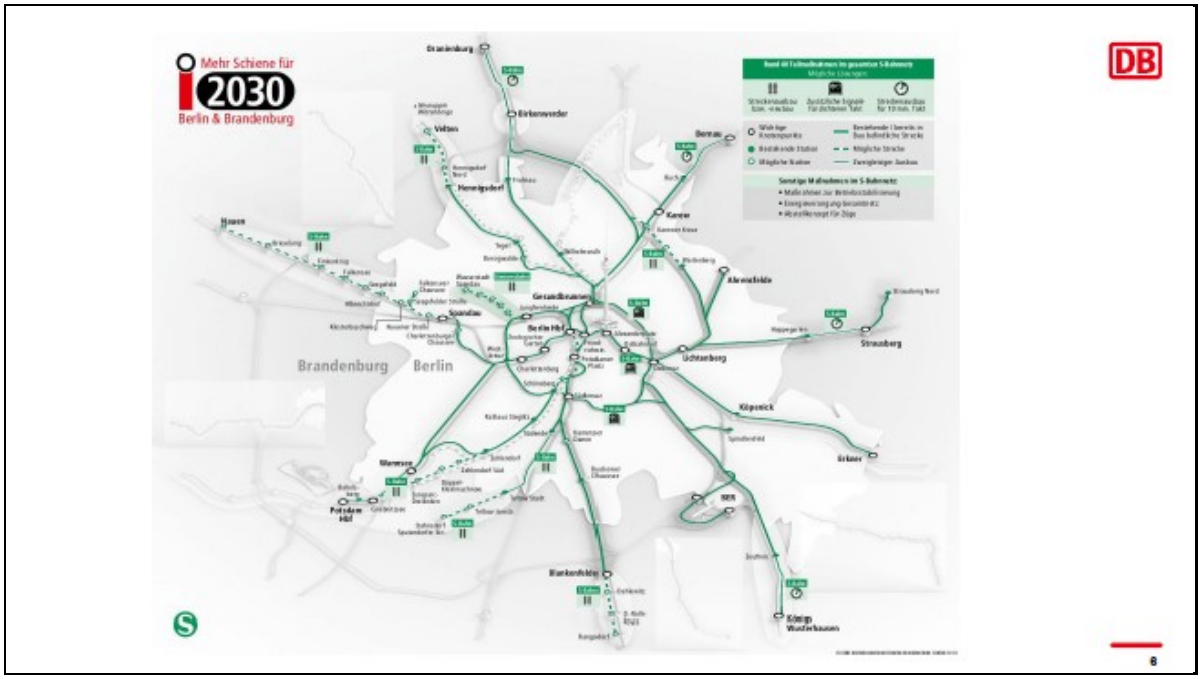
Was tun wir, um das tatsächlich im Leben greifbar zu machen? – Das erste Thema, das ich Ihnen mitgebracht habe, ist die verbesserte Schieneninfrastruktur für die Metropolregion Berlin-Brandenburg. Sie kennen vielleicht das Programm i2030, das wir vor zwei Jahren mit den beiden Ländern Berlin und Brandenburg und dem VBB ins Leben gerufen haben.

Zum ersten Mal seit Jahrzehnten gibt es ein gemeinsames Vertragswerk dieser Partner, das vorsieht, die Schieneninfrastruktur in unserer Region weiter auszubauen. Da sind nicht nur diese drei Korridore, die eben schon angesprochen worden sind, im Fokus, sondern alle Verbesserungsmöglichkeiten, die es gibt. Sie wissen, dass in den Neunzigerjahren das Eisenbahnnetz in Berlin und Brandenburg sehr großzügig neu aufgestellt worden ist, aber es sind dann allerlei Dinge im Verlauf der weiteren Planung nicht mehr verwirklicht worden. Ich nenne nur ein paar Beispiele wie die Potsdamer Stammbahn, aber auch die für den internationalen Verkehr sehr wichtige Verbindung Spandau-Falkensee-Nauen, ein wichtiger Korridor für den Fern- und Güterverkehr. All diese Dinge sind nicht realisiert worden, und an denen werden wir uns jetzt gemeinsam mit den beiden Ländern abarbeiten.

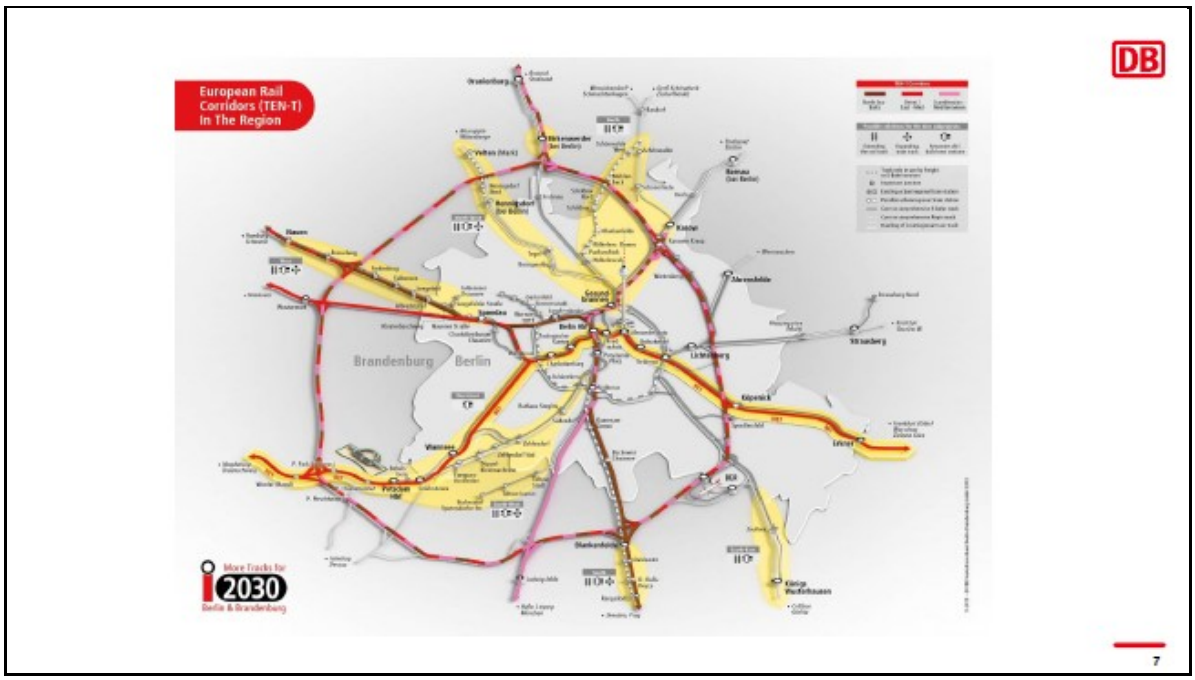


Sie haben vielleicht gestern der Presse entnehmen können – und ich glaube, auch heute –, dass es gerade beim Korridor Spandau-Nauen jetzt einen ersten Fortschritt gibt, eine gemeinsame Planungsgrundlage. Es freut mich auch, dass wir einen Antrag auf CEF-Mittel, also Connecting Europe Facility, gestellt haben, von dem ich hoffe, dass er aussichtsreich ist und diese Planung dann finanziert werden kann. Wir wollen jetzt nicht auf die Details eingehen, das ist wahrscheinlich eher etwas für den Verkehrsausschuss, aber an der Stelle sehen Sie auf diesem Bild noch mal, dass wir hier die verschiedenen Korridore betrachten und bei einigen schon recht weit sind, bei anderen naturgemäß erst in einer, wie ich immer sage, papiernen Phase, weil wir erst mal die Grundsatzermittlungen durchführen und die Varianten prüfen müssen. Das wird sich, wie es in Deutschland nun mal so ist mit den Infrastrukturausbauten, noch bis 2030 und darüber hinaus hinziehen, aber wichtig ist, dass wir angefangen haben und die Stagnation, die wir in den zehn Jahren zuvor hatten an dieser Stelle, beendet wird, auch wenn wahrscheinlich alle Beteiligten gern eine Beschleunigung hätten.

In dem Zusammenhang darf ich auch noch auf die Initiative der Bundesregierung zur Beschleunigung der Planungsvorhaben in Deutschland verweisen. Diese – es ist, glaube ich, inzwischen Kabinettsbeschlusslage – muss noch vom Bundestag und dann auch dem Bundesrat bestätigt werden. Da gäbe es sehr viele Möglichkeiten der Beschleunigung von Planfeststellungsvorhaben, die bei uns im Moment eher mit fünf bis zehn Jahren zu veranschlagen sind, und das ist natürlich für eine schnelle Reaktion – und die Klimakatastrophe erfordert möglichst schnelle Reaktionen – etwas zu lange und ausgedehnt.

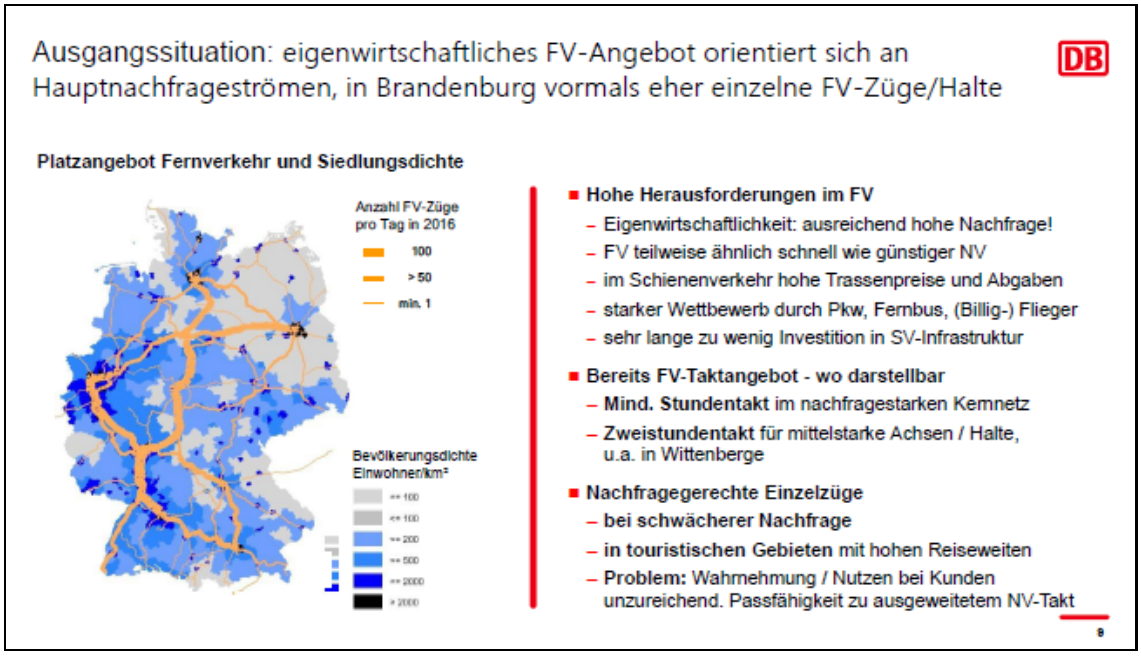


Die S-Bahn wird natürlich dabei auch eine entscheidende Rolle spielen. Wer es noch nicht wusste – ich sage das immer wieder gerne, vor allem bei Kollegen aus Nordrhein-Westfalen: Die Berliner S-Bahn befördert mehr Fahrgäste als die gesamte Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen oder die gesamte Schweizer Eisenbahn. Das ist also eine Größenordnung, die es verdient, weiter ausgebaut und betrachtet zu werden. Wir haben ja eine ganze Reihe von Projekten, ob es die Siemensbahn ist oder andere, mit denen wir uns weiterhin beschäftigen.



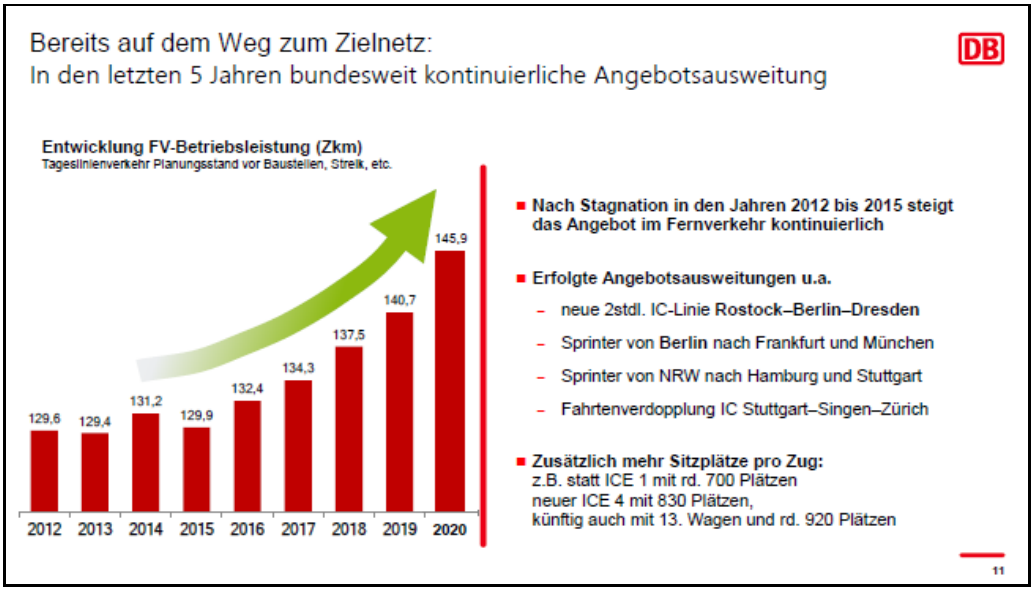
Sie sehen hier noch mal die Überschneidungen zwischen den genannten europäischen Bahnkorridoren und unseren Planungen bei i2030 und sehen da auch schon ganz deutlich, dass es hier einen Gleichklang der Interessenlagen gibt. Diese großen Achsen sind nicht nur für den Fern- und Güterverkehr wichtig, sondern natürlich auch für die Pendlerbeziehung Berlin-Brandenburg. Deswegen bin ich froh, dass wir an dieser Stelle vorankommen, und ich denke, 2021 – das wird unser Beitrag dazu sein – wird es eine ganze Reihe von Entscheidungen zu diesen Einzelmaßnahmen geben, die dann in den Folgejahren umgesetzt werden können.

Angesprochen worden ist vorhin auch schon das Thema Verbindungen in die europäischen Nachbarländer.



Hier ein ganz kurzer Überblick über die Fernverkehrssituation. Wir sind früher davon ausgegangen als Deutsche Bahn, Fernverkehr nur in den großen Verdichtungsachsen anzubieten, die Sie hier auf den Bildern auch ganz gut sehen können. Die grauen Flächen sind die etwas schwächer besiedelten Gebiete Deutschlands, und der Fernverkehr konzentrierte sich tatsächlich auf diese Hauptachsen. Wir haben mit der neuen Fernverkehrsoffensive hier einen deutlichen Paradigmenwechsel durchgeführt und werden jetzt auch in den Regionen tätig, wo bisher Fernverkehr als nicht wirtschaftlich galt. Einer der ersten Versuchsballons ist die IC-Linie 17, die auch Berlin betrifft, von Dresden über Berlin nach Rostock/Warnemünde, also von Sachsen an die Ostsee. Diese Linie fährt im Zweistundentakt mit neuen Fahrzeugen und bindet übrigens auch den Berliner Flughafen an, ab 31. Oktober dann natürlich auch den neuen Flughafenbahnhof, sodass wir also auch dem Wunsch der Region, den Flugverkehr an die Schiene und an den Fernverkehr anzubinden, dort Rechnung tragen. Also das Metropolnetz im Halbstundentakt ist die Grundsubstanz des Fernverkehrs, aber wir gehen eben auch in die Regionen, und das alles betrifft auch unseren Großraum.

- rei/vo -



Man sieht hier noch mal deutlich: Die Fernverkehrsbetriebsleistung hat sich schon in den letzten Jahren deutlich erhöht, nachdem sie in früheren Jahren eher stagniert hat und zurückgegangen ist. Vielleicht haben Sie auch den Medien entnommen, dass wir jetzt nach dem ICE 4 noch mal eine Bestellung neuer ICEs vorgenommen haben, die in den nächsten Jahren zulaufen und auch den Verkehr Richtung Berlin verstärken werden.

Was werden die konkreten Schritte sein? – Wir haben einmal die schon erwähnte Linie Rostock-Berlin-Dresden, die den neuen Flughafen anbinden wird. Wir haben im europäischen Maßstab wieder Verbindungen nach Wien. Eine Zeitlang, mehrere Jahre, gab es überhaupt keine Direktverbindung Berlin-Wien. Jetzt gibt es eine ICE-Verbindung über Coburg nach Wien, es gibt ein Railjet-Zugpaar Berlin-Dresden-Prag-Wien-Graz, also der traditionelle Weg des Vindobona – wer sich an diesen traditionsreichen Namen noch erinnern kann, der Zug nennt sich auch wieder so –, und es gibt auch eine Nachzugverbindung, die über Breslau ver-

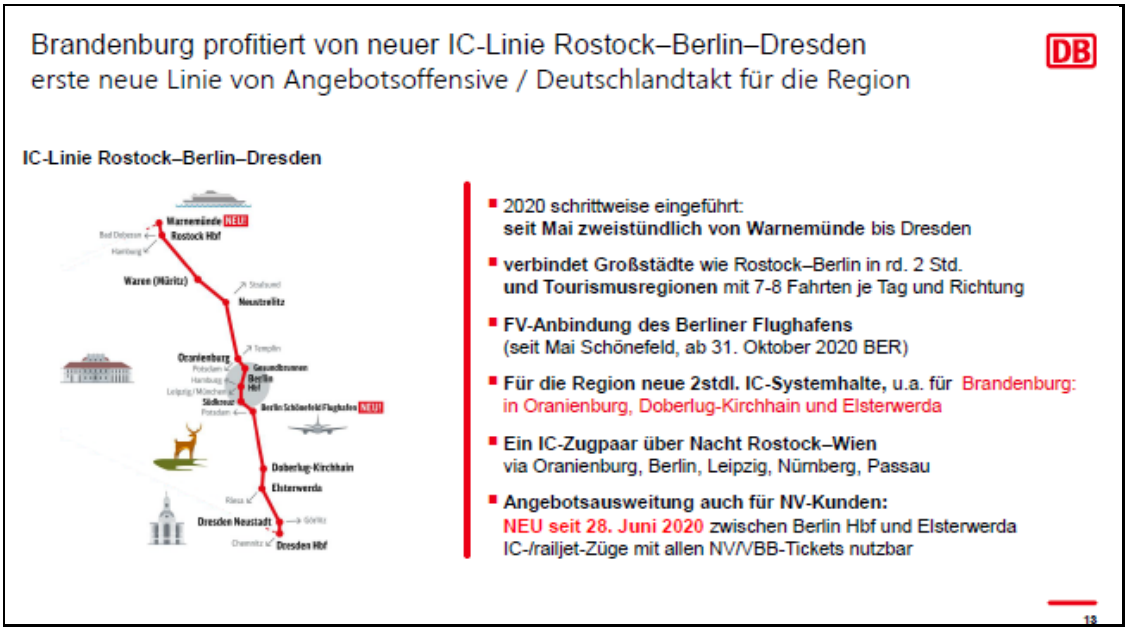
läuft zwischen Berlin und Wien, betrieben von der Österreichischen Bundesbahn, immer in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn.

Wir werden ab dem Fahrplanwechsel häufiger nach Warschau und Krakau fahren. Nach Warschau haben wir dann sechs Zugpaare am Tag, der sogenannte Berlin-Warschau-Express, und nach Krakau wird es zum ersten Mal, dann über Breslau, wieder eine Eurocity-Tagesverbindung geben. Das war der alte Wawel, der vor vielen Jahren eingestellt worden ist. Diese Verbindung wird allerdings nicht über Cottbus laufen, sondern über Frankfurt/Oder und Reppen. Also der Verkehr nach Polen, immer vorausgesetzt, dass Corona uns nicht einen Strich durch die Rechnung macht, wird deutlich ausgebaut.

In dem Zusammenhang ist auch noch zu erwähnen, dass wir die Strecke Berlin-Stettin zweigleisig ausbauen, elektrifizieren und für 160 km/h ertüchtigen. Diese Strecke wird 2026 fertig sein und dann natürlich auch zwischen diesen beiden großen Städten die Möglichkeit verdichteter Verkehre bieten.

Was haben wir sonst noch? – 2021 wollen wir in den Halbstundentakt Hamburg-Berlin einsteigen und weitere IC-Verbindungen dann auch in der Fläche über Magdeburg anbieten. 2024 werden wir einen weiteren Sprung in Richtung ICE-Verbindungen in den Westen machen. Die Linie 10 nach Nordrhein-Westfalen, eine unserer stärksten Linien, wird dann auf drei Züge pro Stunde umgestellt, und das Flügeln in Hamm entfällt. Wer das kennt, wird sich darüber freuen, dass das dann nicht mehr stattfinden muss.

Ansonsten haben wir schon die neuen Züge für den ECx nach Amsterdam in Auftrag gegeben – läuft uns aber erst 2024 zu. Die Linie gibt es ja heute schon, aber sie wird dann mit neuen Fahrzeugen bedient, und zwar mit Fahrzeugen, die zum ersten Mal ebenerdigen Einstieg ohne irgendwelche Einstiegshilfen ermöglichen. Also wir brauchen da keinen Hublift oder irgendwelche sonstigen Konstruktionen, sondern jeder kann ebenerdig mit seinem Rollkoffer oder auch mit dem Rollstuhl in den Zug gelangen.



Neue Fahrzeugflotte für neue IC-Linie Rostock–Dresden: moderne Innenraumgestaltung auf ICE-Niveau, gastronomischer Service

Flott unterwegs sein in neuwertigen Zügen

- Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
- Hohe Beschleunigung
- 4 Doppelstockwagen
- Rund 300 Sitzplätze, 2 Rollstuhlplätze, 8 Fahrradplätze

Komfortabel Reisen & Wohlfühlen

- Frisches Design & angenehme Atmosphäre
- Abwechslungsreiche Sitzlandschaft mit bequemen Sitzen & große Tische am Platz
- Jeder Sitz mit Steckdose
- Kostenfreies WLAN

Vom tollen Service verwöhnen lassen

- Heiße und kalte Getränke, süße & herzhafte Snacks, frische Backwaren & Sandwiches
- Nach Lust & Laune genießen – Gäste haben die Wahl:
  - Am Platz bedienen lassen
  - Eines der beiden Bistros besuchen und sich selbst am Automaten bedienen

14

Seit 16. Juni mit modernem railjet umsteigefrei bis nach Wien und Graz

Railjet Berlin–Dresden–Prag–Wien–Graz

Berlin Hbf	06:17	Graz	10:26
B Südkreuz	06:23	**Wien**	13:10
Doberlug-Kirchhain	07:25	Prag	17:32
Elsterwerda	07:36	Bad Schandau	19:22
Dresden an	08:07	**Dresden**	19:55
Bad Schandau an	08:36	Elsterwerda	20:30
Prag an	10:31	Doberlug-Kirchhain	20:41
Wien an	14:49	B Ostkreuz an	21:43
Graz an	17:33	**Berlin Hbf an**	21:54

nicht alle Halte dargestellt, temporäre Abweichungen möglich

- **Seit 16. Juni 2020 neu umsteigefrei mit railjet:** früh z.B. **von Berlin, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda** nach Dresden, Bad Schandau, Prag, Wien und Graz; abends retour
  - **Ideal z.B. für Tagestouren** nach Dresden, Bad Schandau (Sächsische Schweiz) und Prag
  - **Für Brandenburger neu schnell und direkt nach Österreich**
  - **Auf der Relation Berlin–Wien** ergänzt der railjet je nach Richtung den ca. 3 bzw. 4 Std. versetzt fahrenden ICE sowie die zwei nächtlichen Verbindungen mit Nightjet und IC
- **Modernes Railjet-Fahrzeug auf ICE-Niveau:** gastronomisches Angebot, Familien-Bereich, Laptop-Steckdosen, kostenloses WLAN; Fahrradmitnahme (reservierungspflichtig)

16

2020/2021 häufiger umsteigefrei nach Polen

aktueller Planungsstand – abhängig von Nachfrageentwicklung

Fahrplan Berlin–Warschau/Gdynia

Berlin Hbf	05:43	09:37	12:40	13:42	15:43	17:43
Frankfurt/Oder	06:45	10:45	13:45	14:45	16:45	18:45
Poznan	08:30	12:30	15:30	16:30	18:30	20:30
Gdynia	-	-	18:55	-	-	-
Warschau C.	11:39	15:44	-	19:40	21:40	23:41

Warschau C.	04:30	06:21	08:00	-	12:15	16:00
Gdynia	-	-	-	08:57	-	-
Poznan	07:26	09:26	11:26	12:26	15:26	19:26
Frankfurt/Oder	09:12	11:12	13:12	14:12	17:12	21:12
Berlin Hbf	10:16	12:16	14:16	15:16	18:16	22:16

- **Ab August 2020 wieder Regelangebot nach Polen** von Berlin und Frankfurt/Oder
- **Berlin–Warschau mit dann sogar besserem Angebot:**
  - zusätzliches 5. Zugpaar
  - Seit 2020 in Berlin erste Ankunft aus Warschau schon um 10:16, letzte Abfahrt nach Warschau erst um 17:43 Uhr
- **Berlin–Gdansk–Gdynia weiterhin 1x am Tag**

- **Berlin–Wroclaw–Krakow künftig auch wieder EC tagesüber**
  - **Seit 2019 über Nacht** mit Sitzwagen 2. Klasse am Nightjet (Berlin Abfahrt 18:43 / Ankunft 9:48, von/nach Przemysl)
  - **Ab 2021 neues EC-Zugpaar auch tagsüber geplant** (Berlin Abfahrt 10:37 / Ankunft 17:16)
- **Mittelfristig kürzere Reisezeiten und weitere Fahrten** angestrebt

18

Im Einzelnen, glaube ich, müssen wir jetzt auf die Verbindungen nicht eingehen. Das habe ich Ihnen eben alles schon gesagt. Wir werden also den Fernverkehr deutlich verbessern. Ich darf auch auf die Zugverbindung nach Danzig und Gdingen hinweisen, die wir weiterhin einmal am Tag anbieten. Sie hat sich etabliert, nachdem wir zu Anfang Bedenken hatten, dass das vielleicht nicht laufen würde – also auch da ist man umsteigefrei in Richtung polnische Ostseeküste unterwegs. Also der Verkehr in Richtung Polen läuft – bei allen Schwierigkeiten, die wir dort haben. Wir müssen mit unterschiedlichen Stromsystemen arbeiten – trotz aller europäischen Vereinheitlichung haben wir das bisher in Europa noch nicht hinbekommen –, und wir müssen natürlich mit unterschiedlichen Signalsystemen arbeiten. Alle Züge müssen „polonisiert“ werden, wie es so schön heißt, müssen also den Regeln dort entsprechen. Das ist nicht immer ganz einfach, und die bürokratischen Wege dort sind auch relativ kompliziert. Aber, wie Sie sehen, überwinden wir diese Hindernisse und haben dort mittlerweile doch ein ziemlich dichtes und gutes Angebot in Richtung Osten aufgebaut.

2021/2022 Halbstundentakt Hamburg–Berlin geplant, inkl. Schließen der Taktlücke im 2h-Takt für Wittenberge

aktueller Planungsstand – abhängig von Nachfrageentwicklung

Halbstundentakt-Netz im Deutschlandtakt

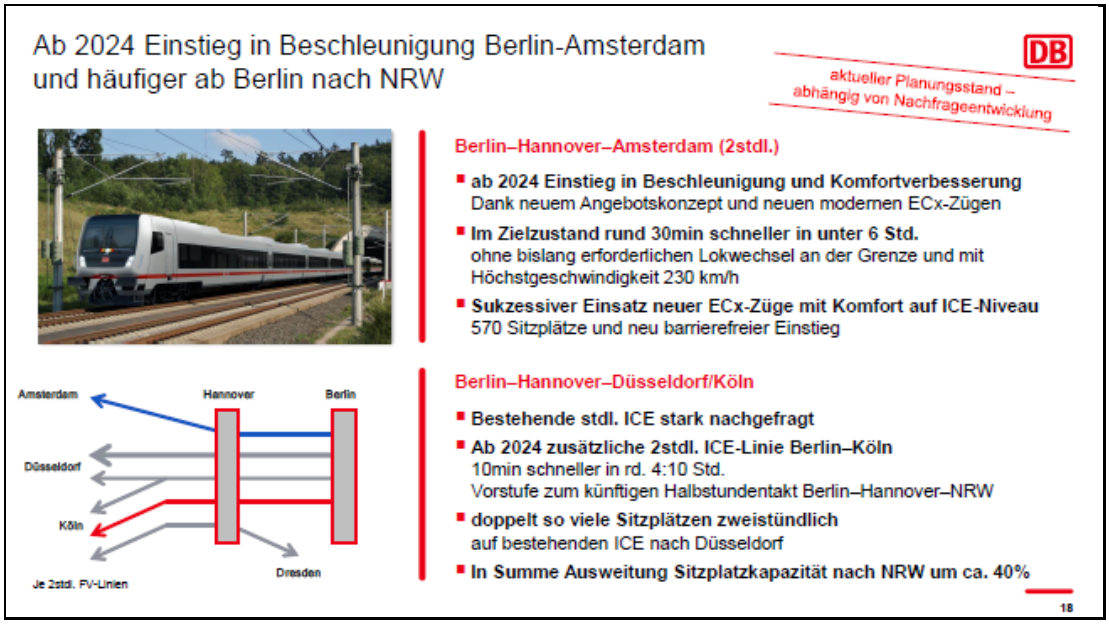
FV-Angebot Hamburg–Berlin

- **Status Quo:**
  - **stdl. ICE i.d.R. nonstop** in rd. 1:45 Std., weiter bis München
  - **nahezu 2stdl.** EC/IC in rd. 2:05 Std. mit Halt **Wittenberge**, weiter bis Dresden, 6 Zugpaare mit Taktlücke mittags
  - in Berlin Zeitlagen etwa halbstündlich versetzt
- **Fahrplan 2021/2022:**
  Einstieg in Halbstundentakt geplant
  - **weitere zweistündliche ICE-Züge nonstop in rd. 2:00 Std.** halbstündlich versetzt zu stdl. ICE-Takt
  - **Schließen Mittagslücke im 2h-Takt für Wittenberge**

17

- rei/vo -

Das Halbstundentaktnetz habe ich vorhin schon angesprochen. Das betrifft jetzt insgesamt den deutschen Verkehr. Da werden wir sehen, wie wir das in den nächsten Jahren auf die Schiene bringen. Dazu sind aber noch Infrastrukturausbauten nötig, um das dann leistungsfähig gestalten zu können.



Berlin-Amsterdam – habe ich eben gesagt, der Zug ist hier abgebildet. Das wird ein Sprung in eine ganz neue Qualität für den Kunden, und die Wünsche der Niederländer zur Beschleunigung dieser Linie können auch erfüllt werden, weil wir dann keinen Lokwechsel in Bad Bentheim mehr brauchen, sondern die Züge durchfahren können – also kleinere Schritte, die aber im Einzelnen die Verbindung verbessern und uns hoffen lassen, dass möglichst viele Menschen auch dieses Angebot nutzen, das Auto stehen lassen und sich den bequemen und umweltfreundlichen Zügen der Bahn widmen.

- rei/vo -

Letzter Punkt – weil das vorhin auch von Herrn Abgeordneten Jupe angesprochen wurde –, Güterverkehr: Das ganze Thema Güterverkehr jetzt hier zu beleuchten, würde etwas zu weit führen, aber vielleicht ein Ansatz, den wir gerade in dieser Woche vorgestellt haben: Wir fahren heute in Europa immer noch – und das ist die einzige Weltregion – mit der alten Schraubenkupplung, die die Eisenbahn seit 1835 hier in Deutschland hat. Sie kennen das: Heldenhafte Rangierer springen zwischen die Wagen und kuppeln und müssen die entsprechend verlängern oder verkürzen, Druckluftschläuche verbinden etc. etc. Das ist für den ICE nicht weiter wichtig, der hat eine automatische Kupplung, aber im Güterverkehr, wo Wagen ausgetauscht werden müssen, ist das natürlich ein unglaublicher Aufwand, hat das System verlangsamt und dazu geführt, dass der Einzelwagenverkehr, den in Europa eigentlich nur noch die Deutsche Bahn betreibt, standardmäßig defizitär ist.

Wir wollen jetzt einen neuen Schritt wagen, eine digitale automatische Kupplung, die uns ermöglicht, rasch Züge zu trennen und wieder zu verbinden. Der erste Versuchsballon ist jetzt gestartet, Frau Dr. Nikutta hat das ja auch in der Presse verkündet. Hier wird also alles automatisch miteinander gekuppelt. Das wäre die Chance, den Güterverkehr wieder wettbewerbsfähig zu machen. Bei den Ganzzügen ist die Bahn ohnehin wettbewerbsfähig, aber wir wollen natürlich auch im Einzelwagenverkehr wieder zusätzlich in den Wettbewerb einsteigen. Wollen wir sehen, wie das funktioniert! Also wir sind auch an dieser Stelle unterwegs. – Das vielleicht als ganz kurzer Überblick. Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Jetzt würden wir dem Senat das Wort geben, um das Ganze aus Sicht des Senates zu ergänzen und zu kommentieren. – Bitte schön!

Staatssekretär Gerry Woop (SenKultEuropa): Ergänzungen und Kommentierungen, sehr geehrter Herr Vorsitzender, das sind die richtigen Stichworte. Wir haben es hier im Wesentlichen mit einem Bundesthema zu tun, deswegen ist ja auch der Vertreter der Deutschen Bahn hier zugegen. Auf der Ebene unseres Hauses ist es so, dass wir das Thema im Europäischen Jahr wieder begleiten. Es ist, weil es eben ein Bundesthema ist, nicht so in der Umsetzung,

wie wir es beim Europäischen Kulturerbejahr vor zwei Jahren hatten, wo wir noch intensiver mit eigenen Aktivitäten hervortreten konnten. Wir haben uns wegen der besonderen Beziehungen zu polnischen Städten im Rahmen der Oderpartnerschaft überlegt, darauf einen Fokus zu legen. Herr Dr. Wojahn hat ja bereits beschrieben, dass dieses Jahr vor allem mit Veranstaltungen, Debatten und verschiedenen Formaten dieser Art Themen setzen und Diskussionen voranbringen soll, die dann sicherlich auch in der Praxis zu Maßnahmen führen. Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, sind insgesamt 8 Millionen Euro für das gesamte Jahr vorgesehen. Insofern: Wir haben vor, den Schwerpunkt thematisch auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen zu legen mit dem Fokus auf die Städteverbindungen.

Herr Kaczmarek hat bereits einige Perspektiven dort angesprochen, unter anderem die Verbindung Berlin-Stettin, die ja seit vielen Jahren diskutiert wird und jetzt in der unmittelbaren praktischen Umsetzung ist. Man muss sich erinnern, dass man vor mehreren Jahrzehnten deutlich schneller unterwegs war, als es jetzt der Fall ist. Wir erreichen da wieder den alten Zustand, wenn man so will. Es gibt enge Verbindungen zu den Städten. Wir hatten ja den Kulturzug nach Breslau eingesetzt auf der bekannten Strecke, wo wir dann auch kulturelle Beiträge geleistet haben, und wenn nicht Corona dazwischengekommen wäre, wollten wir auch das Jubiläum der Eisenbahnverbindung nach Posen nutzen, um dort Akzente in der Debatte um die Bedeutung von Schienenverbindungen für den europäischen Gedanken, für den Austausch, für das Näherkommen der Staaten zu setzen. Wir überlegen jetzt, solche Formate in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverwaltung in Berlin zu nutzen, um das im nächsten Jahr zu machen.

Klar ist, dass wir als Berliner Senat ein Interesse daran haben, die Metropolregion anzubinden. Da spielen die Anbindung und die Takte des Regionalexpresses eine große Rolle. Es ist auch klar, dass mit der anstehenden Eröffnung des Flughafens BER am 31. Oktober auch dort die Anbindung von zentraler Bedeutung ist. Herr Kaczmarek war ja bei einer Veranstaltung der FBB GmbH zugegen und hat dort über die Verkehrsanbindung gesprochen. Es ist für den Berliner Senat natürlich ein wichtiges Thema, dass dort die S-Bahnanbindung gegeben ist. Klammer auf: Wir würden uns wünschen, dass wir eine Woche vor der Eröffnung vielleicht auch zwei S-Bahnen, nicht nur eine haben wegen des Taktes und wegen der Menschen, die dort arbeiten und dorthin fahren müssen, auch wegen der Journalisten, die in den Tagen davor ihre Arbeit dort tun. Die IC-Anbindung ist mit dem hier schon gezeigten Zug von Dresden nach Rostock eine sehr gute und sehr wichtige, aber das zeigt auch, dass da noch einiges Potenzial ist. Wenn ich das vorhergehende Stichwort Polen sehe, ist klar, dass auch der Flughafen BER interessant ist für viele Menschen, die an der Westgrenze Polens leben. Die Frage ist: Wie kommt man dahin, und was können die Schienenanbindungen leisten? – Das unter dem Stichwort Metropolregion. Wichtig ist für unsere Stadt, wenn sie wächst: Wie kommen die Menschen in die Stadt? Wie kommen sie schnell und sicher in die Stadt mit dem Takt?

Das Stichwort S-Bahn ist bereits im Verkehrsausschuss genannt worden. Die Kollegen haben das vertieft diskutiert, was die Ausschreibung und Modernisierung angeht. Aktuell gibt es die Diskussion um die S 21 und die Linienführung, wo wir hoffen, dass es da eine vernünftige Regelung gibt, die auch das Mahnmal für die Sinti und Roma unberührt lässt. Das sind die aktuellen Herausforderungen, die wir im Bereich der S-Bahn haben, die man gemeinsam angehen muss.

Letzte Anmerkung – zum Eisenbahnpaket: Wir begleiten diese Umsetzung, die 2021 mit dem vierten Eisenbahnpaket stattfinden wird, und erhoffen uns da eine ganze Reihe von positiven Effekten, achten aber auch immer darauf – wir haben ja auch die soziale Dimension der Europäischen Union –, was das dann für die Arbeitenden bei den Eisenbahnunternehmen bedeutet. Wir wissen auch, dass es sehr wichtig ist, wie die Ausschreibungen dort stattfinden und welche Wirkung es hat, wenn sich dort Änderungen ergeben. Die müssen logischerweise positiv für den Nutzenden der Schienenverbindung sein – das betrifft Kosten, Pünktlichkeit, Qualitätsstandards und solche Dinge –, aber man darf eben auch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht vergessen. Das sind aber Punkte, die in der Regel konkret bei den Ausschreibungen und Umsetzungsmaßnahmen mitzubehandeln sind.

Alles in allem: Der Deutschlandtakt ist schon angesprochen worden. Wir hoffen, dass damit die Verbindungen in der Bundesrepublik insgesamt besser werden und damit auch die Hauptstadt sehr gut angebunden wird. Ich persönlich bin da ganz bei Helmut Schmidt, der gesagt hat, das Wichtigste sei ihm, vielleicht nicht noch fünf Minuten rauszuholen und noch einen Sprinter mehr einzusetzen, sondern die Pünktlichkeit.

Ich glaube, dass es bei dem Deutschlandpakt immanent ist, dass auch die Anbindung, die Verbindungen, das Umsteigen möglich sind, dass man das hinbekommt, gerade auch für die Zugänge, wenn man zu einem Flughafen kommt, wenn man aus der Region in die Stadt kommt, wenn man eine Reise plant. Ich bin zuversichtlich, denn Bundesminister Scheuer hat das Jahr der Investitionen ausgerufen und Investitionen in Höhe von 86 Milliarden Euro angekündigt. Daher bin ich erst einmal hoffnungsfroh, dass das entsprechende Qualitätseffekte haben wird. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt habe ich hier eine umfängliche Redeliste und weise noch einmal darauf hin, dass wir kurze Fragen erbitten, damit diese dann ordentlich beantwortet werden können, und möglichst von größeren Statements abzusehen. – Wir fangen an mit dem Kollegen Schweikhardt!

Notker Schweikhardt (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche, das knapp zu halten. Die letzte Reise, die Kollege Förster und ich vor dem Lockdown unternommen haben, war mit der Bahn. Wir waren sehr alleine. Da war schon ein bisschen die Angst vor der Pandemie mit einer auch relativ verunsicherten Besatzung an Bord, die unglaublich freundlich war. Meine Frage: Inwieweit wird es denn langfristig zur Infektionsresilienz bei der Bahn Investitionen geben müssen? Wird sich da etwas verändern? Sind wir schon auf einem perfekten Stand?

Sie haben die Night Trains angesprochen, die Nachtzüge. Es gab in der Presse den etwas unsäglich behandelten Eigentumsübergang. Ist das immer noch so eine kleinteilige nationale Eitelkeit, oder gibt es mittlerweile einen Willen, ein europäisches Netz von Nachtzügen aufzubauen? Oder wie sehen Sie die Bedeutung dieser Verbindungen in Zukunft? Das Gleiche gilt für die Autozüge. Werden die überflüssig, oder werden die Elektroautos unterwegs mit grünem Strom von der Bahn aufgeladen? Wie sehen Sie da die zukünftige Orientierung? Wenn wir an Amsterdam denken, an den neuen Zug: Kann ich mein Fahrrad in die Fahrradstadt Amsterdam aus der Fahrradstadt Berlin mitnehmen? Das fände ich natürlich gut.

Bei den Fahrpreisen ist es immer noch so, dass die Bahn sehr teuer ist, vor allem, wenn man kurzfristig bucht. Was können wir denn tun, damit es bei den Nutzerinnen und Nutzern kein Kostenargument mehr gegen die Bahn gibt? Das fände ich spannend. Bis wann kann die Bahn europäische Flüge überflüssig machen? Ist das denkbar? Schaffen wir Schnellverkehrsverbindungsnetze, die so dicht und zuverlässig sind, dass wir den Flugverkehr, wie wir das in Deutschland mittlerweile relativ zügig hinkriegen, überflüssig machen?

Eine letzte Frage, was den Standort Berlin betrifft: Inwieweit gibt es ein Bekenntnis zu dem Standort? Werden hier weitere Ansiedlungen geplant, in Entwicklung und Forschung etc.? Wie steht die Bahn zu Berlin? – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Als Nächstes ist die Kollegin Brychcy für die Fraktion Die Linke dran.

Franziska Brychcy (LINKE): Ich würde die Anzuhörenden gern fragen, wie es mit diesem vierten Eisenbahnpaket aussieht. Gibt es dort eine Möglichkeit, Lohndumping zu betreiben? Wird diese eingeschränkt, damit die Arbeitsbedingungen gut gesichert und die Qualität erhalten bleiben? Denn wir stehen natürlich dafür, dass es eine Frage der öffentlichen Daseinsvor-

sorge ist. Dieser Zielkonflikt, auch ländliche Gebiete anzubinden, besteht schon, zum Beispiel auch in Brandenburg. Es gibt Strecken, die finanziell nicht so lukrativ sind. Es wäre wichtig, auch weiterhin dafür zu sorgen, dass diese Strecken erhalten und möglichst auch noch ausgebaut werden. Deswegen fand ich es sehr gut, Herr Kaczmarek, dass Sie ausgeführt haben, dass es bereits einen Paradigmenwechsel im Fernverkehr gibt, dass auch Ostdeutschland und die europäischen Städte besser angebunden werden. Ich möchte fragen, ob der Flughafen zukünftig mit einem ICE angebunden werden könnte, oder ob es da schon konkrete Planungen gibt.

Auch zu den Nachtzügen habe ich eine Nachfrage. Warum sind die russische oder die österreichische Bahn dazu in der Lage, Nachtzüge auszubauen? Wie ist der Stand bei Berlin-Brüssel? Bei i2030 würde mich Folgendes interessieren. Wenn man über den Korridor Spandau-Nauen spricht, der möglicherweise förderfähig ist, wo es auch einen Antrag auf EU-Mittel gibt: Welche Kriterien gibt es, um so einen Antrag stellen zu können, auch im Hinblick auf die transnationalen Korridore? Könnte man möglicherweise noch weitere Schienenverbindungen mit EU-Mitteln unterstützen? Welche Kriterien gibt es da genau, damit das möglich ist? Wir haben ja sehr viele i2030-Projekte, die einen hohen Investitionsbedarf haben.

Zur Strecke Berlin-Stettin: Warum dauert das so lange? Was sind dort die Hindernisse, dass man möglicherweise erst 2026 mit der Strecke fertig ist?

Ich habe noch eine letzte Frage. Es gibt ja dieses kostenlose Interrailticket für junge Menschen, die gerade 18 Jahre alt geworden sind, DiscoverEU. Dazu möchte ich die Kommission, Herrn Dr. Wojahn, fragen: Wird das beibehalten oder ausgebaut, dass es nicht nur 20 000 sind, sondern möglichst viele junge Leute, wenn sie 18 werden, dieses Ticket buchen und damit Europa entdecken können? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Als Nächstes ist der Kollege Förster für die FDP-Fraktion dran.

Stefan Förster (FDP): Vielen Dank! – Der will zu Beginn noch klarstellen, dass die Kollegin Halsch auch bei der Reise dabei war und maßgeblich mit zum Erfolg beigetragen hat. Damit das protokollarisch auch noch korrekt festgehalten ist. Ansonsten stimmt es natürlich, was Herr Schweikhardt in seiner Frage formuliert hat. – Ich will dahingehend noch einmal auf das Jahr der Schiene zurückkommen. Ich habe gelesen – das wird aber Dr. Wojahn besser wissen –, dass rund 8 Millionen Euro seitens der Kommission eingeplant sind. Das erscheint mir eigentlich recht wenig für so einen großen Haushalt innerhalb der EU. Vielleicht habe ich es auch falsch gelesen. Aber Sie können ja mal sagen, wie sich das zusammensetzt. Ich traue mich gar nicht zu fragen, wie viel von den 8 Millionen denn Deutschland oder Berlin zugutekommen wird. Wie wird das Geld eingesetzt, wenn es relativ wenig ist?

Bei der Frage der Beteiligung hat Herr Kaczmarek natürlich naturgemäß für die Deutsche Bahn gesprochen. Wir haben in Deutschland aber auch einen ganz gut funktionierenden Wettbewerb, der aber noch ein bisschen besser sein könnte. Werden Sie auch die privaten Eisenbahnen beteiligen? Ist Ihnen das bekannt? Oder kann Herr Dr. Wojahn etwas dazu sagen? Das ist ja auch im Sinne der Imagepflege vom Bewerben der Anliegen dieses Jahres nicht zu vernachlässigen.

Mich würde auch interessieren, inwieweit auf europäischer Ebene ein Fokus darauf gelegt wird, gerade im Südosten Europas, auf dem Balkan und in Südeuropa die Schiene auszubauen. Wir haben da teilweise Strecken – wenn man mit der Bahn von hier nach Griechenland fahren würde, würde man tagelang unterwegs sein, weil die entsprechenden Schienenverbindungen gar nicht da sind. Da gilt dann eher der alte Schlager von Christian Anders „Es fährt ein Zug nach nirgendwo“. Letzten Endes müssen wir in Europa eigentlich erreichen, dass wir mit der Bahn überall in akzeptablen Zeitschienen hinkommen. Wie ist da im Augenblick die genaue Planung?

Ich komme zu meiner letzten Frage. Sie hatten gesagt, dass die Deutsche Bahn die letzte Bahn in Europa ist, die den Einzelwagenverkehr im Güterverkehr in diesem Maße betreibt. Warum ist das so? Warum kriegt man den nicht rentabler? Ist es wirklich so viel schneller, mit dem Lkw den Brenner herunterzufahren? Warum ist es so, dass Sie die Letzten sind? Warum haben die anderen das schon aufgegeben? Wie kann man, gerade bei Güterverkehr und Logistik, ein Stück weit in die andere Richtung kommen? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Kollege Förster! – Jetzt ist Herr Gläser von der AfD-Fraktion dran.

Ronald Gläser (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Herr Kaczmarek, Sie hatten eben gesagt, dass beim Warschau-Express oder bei anderen Verbindungen nach Polen diese Ihnen einen Strich durch die Rechnung machen, entweder bei der Geschwindigkeit oder bei der Taktung. Da hätte ich gerne genau gewusst, was genau der Strich ist, der Ihnen durch die Rechnung gemacht wird, und was die Motivation der polnischen Seite ist, ob diese kein Interesse an einer stärkeren Bahnverbindung hat.

Vorsitzender Andreas Otto: Das war kurz. Vielen Dank! – Jetzt habe ich den Kollegen Zimmermann für die SPD-Fraktion. – Bitte schön!

Frank Zimmermann (SPD): Vielen Dank! – Wir sehen, dass wir in diesem Ausschuss nicht nur die Experten für Europa- und Bundesangelegenheiten und für Medienfragen für Berlin-Brandenburg sind, sondern auch für die Verkehrspolitik. In der Tat. Aber ich habe nur zwei kurze Fragen.

Eine Frage habe ich zum Thema private Anbieter, etwas umgekehrt zu dem Ansatz von Herrn Kollegen Förster: Gibt es Konflikte mit den Privaten bei der Frage der Bedienung von bestimmten Trassenstrecken, bei Ausbauplänen und der Frage des tatsächlichen Betriebes? Es wäre schön, wenn es keine gäbe. Aber ich habe die Frage, ob Sie da Sorgen haben oder ob das alles händelbar ist.

Eine zweite Frage habe ich, und zwar zum Ausbau der drei großen Trassen Richtung Polen. Zu Stettin haben Sie ja schon etwas erläutert. Vor Jahren hatten wir die erstaunliche Feststellung, dass auf deutscher Seite die Ausbaupläne der Trassen eher vernachlässigt wurden und die Polen da viel weiter sind, oder waren. Wie stellt sich das heute dar? Können Sie zu diesen beiden anderen großen Trassen Richtung Warschau und Breslau etwas sagen? – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt habe ich noch Herrn Dr. Bronson auf der Liste. Den nehmen wir noch dran, und dann kommen wir zu Ihnen. – Bitte schön!

Dr. Hugh Bronson (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch an die Vortragenden! – Ich habe eine Frage zu Shift2Rail. Sie hatten das Europäische Jahr der Schiene und den europäischen Green Deal angekündigt. Wenn ich mir das Shift2Rail anschaue, erinnert mich das ein bisschen sehr an den Werbespruch „Güter gehören auf die Bahn“, die Allianz pro Schiene, die es in den Siebziger- und Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts gegeben hat. Wir alle wissen, dass damals die Bestrebungen von der Straßen- und Autolobby verhindert worden sind. Mittlerweile ist es so, dass noch nie so viele Güter von der Schiene auf die Straße verlagert worden sind wie in den letzten Jahren. Und die Tendenz ist steigend, das wird sich also in dieser Richtung fortsetzen. Nun meine Frage auch an Sie, Herr Kaczmarek: Welche Vorhaben der Deutschen Bahn und Ihrer europäischen Partner sind geplant, um diesem Trend entgegenzuwirken, ohne auf staatliche Subventionen zurückgreifen zu müssen?

Um noch einen Punkt von Herrn Woop aufzugreifen: 2021 sollte doch eigentlich das Jahr der pünktlichen Bahn sein. Denn eines der großen Probleme ist die zunehmende Unzuverlässigkeit der Abfahrtszeiten. Pünktlichkeit wäre doch der allergrößte Pluspunkt, damit Industrie und Fahrgäste sich auf die Zuverlässigkeit der Bahn verlassen können, um Waren und Personen auf die Schiene zu bringen. Was beabsichtigen Sie, um die Bahn etwas zuverlässiger und anschlussfreundlicher zu gestalten, damit die auf dem Fahrplan angegebenen Abfahrtszeiten tatsächlich eine Gültigkeit haben? Vielleicht wird das Sprichwort „Pünktlich wie die Bahn“ tatsächlich einmal wieder gebraucht, ohne ironisch sein zu wollen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank! – Jetzt würde ich noch eine Frage an Herrn Dr. Wojahn anschließen. – Wir müssen ja immer die europäische Dimension und die deutschen und Berliner Interessen verbinden. Wird dieses Jahr genutzt, um in Sachen Standards etwas zu tun? Das hatte Herr Kaczmarek auch angesprochen. Man hat so ein Jahr, wo man sagt: Jetzt ist ein gesellschaftliches Klima für die Bahn; jetzt wollen wir als Europa das voranbringen. Mir ist diese Technikfrage bekannt, dass die Lok nicht in ein anderes Land darf. Wir nehmen die Schweiz da mal raus, sie ist ja kein EU-Mitglied. Trotz allem ist es auch bei anderen so. Werden diese technischen Fragen, dass die Bahnen daran gehindert sind, in andere Länder zu fahren, am Ende dieses Jahres 2021 geklärt sein? Oder wird sich zumindest etwas geändert haben? Das würde ich gern von Ihnen noch wissen.

So, dann machen wir jetzt die Antwortrunde. – Herr Dr. Wojahn, mögen Sie anfangen? Sie wollten ja eher los. Vielleicht lassen wir Sie anfangen. Wenn Sie mögen, können Sie uns dann verlassen. Sie sind aber herzlich eingeladen, auch noch länger zu bleiben, weil Sie dann die Antworten von Herrn Kaczmarek mitverfolgen könnten. – Sie haben das Wort!

Dr. Jörg Wojahn (Vertreter der Europäischen Kommission in Deutschland): Danke, Herr Vorsitzender! Jetzt habe ich den Anschlusstermin verschoben. Dann bleibe ich auch. – Ich beginne gleich mit Ihrer Frage. Sie sprechen die technischen Standards an. Das ist ein wichtiges Element unserer Eisenbahnpakete, in diesem Fall des vierten Eisenbahnpakets, was im Laufe 2021 in Kraft treten wird. Dafür allein würde uns das Europäische Jahr der Schiene nicht helfen. Da brauchten wir harte Regulierungen. Die kamen in diesem Wirtschaftsbereich – der sehr von den auf neudeutsch: Incumbents beherrscht wird – nach harten Verhandlungen zustande.

Es gibt zwei große Dinge, die wir mit dem vierten Eisenbahnpaket auf Schiene bringen, um in dem schlechten Bild zu bleiben. Das ist zum einen im Bereich Technik die gemeinsame und

einheitliche Anmeldung von Material. Bisher muss das in einem diffizilen Verfahren in den Ländern einzeln geschehen. Jetzt geht das einheitlich. Eine Zulassung gilt dann überall. Es soll auch nur einen einzelnen Single Point of Entry geben, also einen Kontaktpunkt, wo man eine solche Zulassung erwirkt. Das wäre ein Riesenschritt voraus und ein bisschen eine Antwort auf Ihre Frage. Um das zu vervollständigen: Das andere Ziel ist, beim Personenverkehr die volle Wettbewerbsgleichheit herzustellen, da gibt es noch Hindernisse. Das soll sich ab nächstes Jahr ändern, natürlich immer unter der Berücksichtigung der Arbeitnehmerrechte, wie sie in Europa und den nationalen Vorschriften vorgeschrieben sind, um gleich die Frage der Abgeordneten Brychcy anzusprechen. Wir dürfen natürlich nie vergessen, dass die Ausschreibungen in Wirklichkeit so ausschauen, dass die öffentliche Hand in den einzelnen Staaten die Dienstleistungen bestellt und ausschreibt und die entsprechenden Bestimmungen beachten muss. Das ist aus unserer Sicht auch sinnvoll, denn nur so können wir einen richtigen und gerechten Wettbewerb zwischen den Anbietern haben und haben bei den Standards keinen Wettbewerb nach unten.

Genau die Tatsache, dass Sie es ansprechen, zeigt eine der großen Diskussionen, die uns in den letzten 20 Jahren bei der Liberalisierung der Eisenbahn ohnehin verfolgen und begleiten.

Ich möchte auch hier das große Bild zeichnen. Gleichzeitig haben wir im Straßengüterverkehr andere Regeln, die oft viel weniger arbeitnehmerfreundlich sind, was auch ein Grund für die jetzige Konkurrenzsituation sein mag. Aber auch da schreiten wir als Europäer und als Europa voran. Wir haben gerade in diesem Jahr einen Kompromiss für die Behandlung der Arbeitnehmer im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gefunden und hoffen, dass wir die beiden großen Wettbewerbssektoren einander ein bisschen näher bringen, damit die Eisenbahn dann nicht mehr so benachteiligt ist. Das klingt jetzt negativ. Also sagen wir so, dass nicht nur die Arbeitnehmer in den Eisenbahnunternehmen den Schutz genießen, den sie auch historisch genießen, sondern dass wir auch bei den Kraftfahrern einen Schritt voran machen. Das wäre jetzt ein riesiges neues Thema, aber es ist vielleicht zum Verständnis auch wichtig, weil die Wettbewerbsnachteile der Schiene im Güterverkehr im Vergleich zum Straßengüterverkehr hier angesprochen wurden. Es gibt natürlich noch viele andere Gründe, warum der Transport auf dem Lkw vielleicht attraktiver ist, aber hier ist ein Aspekt, den wir hoffentlich in diesem Jahr ein bisschen entschärfen konnten.

Sie, Frau Brychcy, hatten nach der EU-Unterstützung gefragt. Das passt jetzt gerade thematisch. Die EU-Unterstützung ist darauf ausgerichtet, dass wir die Infrastruktur in Europa verbessern sowie die Forschung und Entwicklung vorantreiben. Bei der Infrastruktur geht es um die feste und die elektronische, aber durchaus auch um das rollende Material, und das mit Zuschüssen, aber auch mit Krediten. Was wir als Europa nicht machen können und wollen, ist, einzelne Verkehre bestellen oder unterstützen. Das müssen schon die Staaten machen. Darauf wollen wir uns nicht ausrichten. Das wäre auch nicht sinnvoll, denn dann kämen wir so ein bisschen zu einer zentralen Planung. Woher sollen wir in Brüssel wissen, wo es gut ist, wo ein Zug hinfahren soll? Wir müssen dafür sorgen, dass genug Schienen mit moderner Signaltechnikqualität zur Verfügung stehen und dass das rollende Material da ist.

DisoverEU möchten wir natürlich beibehalten und haben das auch so in unseren Haushaltsentwurf eingestellt, durchaus auch mit einer Steigerung. Aber Sie haben ja gesehen, dass der Rotstift der Staats- und Regierungschefs wütete. Jetzt schauen wir mal, was hinten dabei herauskommt. Die symbolische Bedeutung bleibt natürlich. Und ich wage vorauszusagen, dass es

zumindest auf dem jetzigen Niveau weitergeführt werden kann. Aber Sie haben Recht, es wäre natürlich schöner, wenn wir das noch ausbauen könnten.

Der Abgeordnete Förster hat das Thema Geld angesprochen. 8 Millionen Euro für das Europäische Jahr der Schiene – wenn die Haushaltsautorität, also das Parlament und der Rat, zustimmen würde – scheinen wenig, wenn Sie sich vorstellen, dass das Geld für den Ausbau der Schiene oder für die Forschung gedacht wäre. Aber dafür haben wir die vielen anderen Töpfe, die unabhängig vom Europäischen Jahr der Schiene laufen, das Horizon Programm Forschung und Entwicklung, die transeuropäischen Netze Connecting Europe Facility – da ist das große Geld. Das bleibt auch da. Es wird mit der neuen Haushaltsperiode ein bisschen mehr, aber nicht so viel, wie wir uns das wünschen würden. Die 8 Millionen Euro wären speziell für das Europäische Jahr der Schiene, für Maßnahmen des Austausches bester Erfahrungen, wo sich die Unternehmen und die Betreiber zusammensetzen können. Es geht darum, das Thema mehr in die öffentliche Diskussion zu bringen, mit Konferenzen und anderen Maßnahmen. Dafür sind 8 Millionen Euro sicher genug, wenn ich das mal so sagen darf. Das andere wichtige Infrastrukturgeld steht ohnehin auf einem anderen Blatt und bleibt erhalten. Wir möchten das natürlich alles mit den privaten und den staatlichen Eisenbahnbetreibern machen. Das steht ja sowieso als großes Motto über der europäischen Eisenbahnpolitik, dass wir für alle gleiche Rahmenbedingungen schaffen wollen. Also möchten wir sie auch gern beim Europäischen Jahr der Schiene an Bord haben.

Ich komme zum Ausbau der Schiene im Westbalkan. Das ist tatsächlich mehr als in der Vergangenheit ein Thema geworden, weil wir uns anschauen mussten, wie wir die Westbalkanländer näher heranführen, gerade die Kandidatenländer auf dem Westbalkan. In einer allerersten Phase hatten wir auf die Energie geschaut, seit letztem Jahr vermehrt auf die Telekommunikation und die Verkehrswege, insbesondere die Eisenbahn. Das ist natürlich auch strategisch wichtig, denn wie manche von Ihnen wissen, gibt es außereuropäische Spieler, die sich besonders dabei hervortun, Eisenbahnlinien zu bauen und dort ihre Lokomotiven und Züge draufzusetzen. Damit verstärken sie den strategischen Einfluss der Regierung in Peking – Oops, jetzt habe ich das Land genannt! – Deswegen dürfen wir gerade unsere Nachbarn auf dem Westbalkan, wo unsere chinesischen Freunde besonders aktiv sind, nicht aus dem Blick lassen. Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie das ansprechen. Aber Sie wissen ja, immer, wenn wir so etwas machen, brauchen wir europäische Gelder. Die müssten – und da sind wir wieder beim Haushaltsthema – zur Verfügung stehen. Wir können da nicht wie die Chinesen einfach so über Nacht in die große Schatulle greifen und schnell eine Bahnlinie hinwerfen, möglichst mit Krediten für das betroffene Land, an die sie noch Jahrzehnte wie in der Schuldknechtschaft gebunden sind. Aber ich schweife aus. Ich komme zum Ende. Eins möchte ich noch anmerken, da ich lange in Österreich gelebt habe: Die österreichische Bundesbahn bietet meines Wissens auch noch Einzelwagenverkehr an.

Ganz schnell noch zu Shift2Rail: Das hat einen Fokus auf die Forschungs- und Entwicklungsförderung. Das ist nach wie vor ganz wichtig, und das werden wir auch in der nächsten Haushaltsperiode weiter betreiben. Aber wie Sie selbst gesagt haben, kann das immer nur ein Element sein, um den weiteren Umstieg auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Eisenbahn, gerade beim Güterverkehr, zu fördern. Es ist nicht das Allheilmittel. Das ist schon klar. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Dr. Wojahn! – Und wir machen gleich weiter mit Herrn Kaczmarek. – Bitte schön!

Alexander Kaczmarek (Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin): Danke, Herr Vorsitzender! – Das ist ja eine umfangreiche Themenliste, die würde schon für eine Klausurtagung reichen. Ich versuche es mal in aller Kürze.

Zur Infektionsresilienz hatte der Abgeordnete Schweikhardt eine Frage. In der Tat sind wir im Moment grob über den Daumen gerechnet bei ungefähr 75 Prozent der Fahrgäste von Vor-Coronazeiten. Bei der S-Bahn hier sind es deutlich mehr. Beim Fernverkehr können wir feststellen, dass wir die touristischen Verkehre zu einem großen Teil wieder zurück haben, der Geschäftsreiseverkehr aber noch nicht wieder in Gang gekommen ist. Sie haben vielleicht unsere Kampagne in der Stadt wahrgenommen, in allen Städten Deutschlands, wo wir Werbung für Reisen in Deutschland machen. Die Europäer mögen uns verzeihen: Sie wollen nach Venedig? Aber das ist Hamburg. Fahren Sie doch mal dorthin! Das scheint im Moment gut zu funktionieren.

Es gibt natürlich viele irrationale Ängste. Wir haben deswegen Herrn Dr. Drosten mit seiner Truppe beauftragt, im Fernverkehr eine etwas länger laufende Untersuchung zum Infektionsrisiko durchzuführen. Es liegen erste Ergebnisse bei der Betrachtung von 400 Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern vor. Es gibt eine Kontrollgruppe im Werk und in den Verkaufseinrichtungen. Festzustellen ist – mit aller Vorsicht, diese Untersuchung muss natürlich noch weiter laufen –, dass es keinen einzigen Ansteckungsfall gegeben hat. Ein erhöhtes Infektionsrisiko dadurch, dass sich diese Personen ja pausenlos in den Zügen aufhalten – anders als die Fahrgäste, die immer nur ein Stück mitfahren –, ist bisher nicht zu entdecken. Wenn alle Maßregeln eingehalten werden, insbesondere natürlich die Mund-Nasen-Bedeckung, scheint das nach jetzigem Stand kein Problem zu sein. Wir kennen bisher auch keinen Infektionsfall, der nachweislich auf eine Infektion in der Bahn zurückzuführen ist. Aber natürlich gibt es eine irrationale Angst davor. Man sagt sich: Ich sitze da dann stundenlang mit anderen Leuten. Von daher lassen wir diese Untersuchung weiter laufen und gucken, was die Ergebnisse sind.

Ich komme zu dem großen Komplex Nachtzug. Warum kann die russische Bahn so etwas? Die russische Bahn fährt im Moment übrigens nicht und hat uns mitgeteilt, dass sie bis Ende des Jahres nicht fahren wird. Sie hatte den Zug Moskau-Berlin-Paris. Der wird also bis Ende des Jahres nicht fahren. Auch die Verbindung nach Sankt Petersburg wird nicht fahren. Es hätte auch gar keinen Sinn, weil es uns auch wegen der Risikogebiete alle vor sehr große Schwierigkeiten stellen würde. Warum können die Österreicher das? Darauf kann ich Ihnen eine relativ einfache Antwort geben: Wenn etwas bezahlt wird, dann findet es auch statt. Der ÖBB hat den Vorteil, dass der Nachtzugverkehr vom österreichischen Staat als eine Art wichtige Tourismusförderung angesehen und entsprechend unterstützt wird. Andere Fälle gibt es auch in anderen europäischen Regionen. Im Nicht-Mehr-Mitgliedsland Großbritannien gibt es auch eine Nachtzugverbindung, die entsprechend bestellt wird. Das war in Deutschland nicht der Fall, das musste eigenwirtschaftlich betrieben werden. Wir standen vor der Fragestellung, die alten Fahrzeuge mit einem sehr hohen Investaufwand durch neue Fahrzeuge zu ersetzen. Da kommt dann der Controller und fragt: Was ist denn jetzt euer Business Case? Und den gibt es schlichtweg nicht. Von daher haben wir uns darauf verlegt, jetzt mit der ÖBB zusammenzuarbeiten. Die ÖBB baut und spannt langsam aber sicher ein Nachtzugnetz über Europa auf. Wir sind mit dabei. Das läuft mit unserer Zugnummer, wir hängen zum Beispiel Sitzwagen daran. Es sind Gemeinschaftszüge. Insofern ist das, glaube ich, eine ganz gute Geschichte. Wenn die Österreicher sich darauf spezialisieren und ein Netz aufbauen, wollen wir gerne daran mitwirken. Es gibt zum Beispiel den Nachtzug nach Wien, der auch einen Kurswagen

nach Przemyśl hat. Wer auch immer weiß, wo das ist. Es ist kurz vor der ukrainischen Grenze. Auch da sind wir mit eigenem Wagen dabei. Ich glaube, der Markt des Nachtzugverkehrs ist einfach nicht groß genug, um unzählige Anbieter zu sättigen. Es ist ganz gut, dass wir hier einen Spezialisten haben, und den unterstützen wir sehr gerne. Wir hoffen, dass das auf Dauer ein erfolgreiches Modell ist. Es gibt weitere Erweiterungspläne, die würde ich aber hier ungern verkünden, Brüssel gehört zum Beispiel dazu. Es ist aber Sache der Kollegen der ÖBB, das dann zu verkünden.

Der Autozug wird von uns nicht mehr angeboten. Ich glaube auch ganz ehrlich, dass die Zeit vorbei ist. Es gibt einige private Anbieter, die das noch machen. Sie müssen sich überlegen, dass Sie für diese Züge enorm teure Zugangsanlagen brauchen. Das Einzige, wo sich das richtig rechnet, ist der Autozugverkehr zwischen Niebüll und Westerland, wo man die Verbindung auf die Insel hat. Da gibt es mittlerweile zwei Anbieter, außer uns noch einen privaten. Die großen Strecken waren immer das Problem. Sie waren zum Ferienbeginn ausgebucht, da hätten wir die Züge sechs Mal verkaufen können, aber nur in eine Richtung, in die Feriengebiete. Zurück waren sie logischerweise leer. Wer fährt schon aus Österreich mit dem Auto auf dem Zug nach Berlin, um dann in Berlin spazieren zu fahren? Am Ferienende ging es dann wieder zurück, und der Rest des Jahres war Flaute. Das ist etwas, was sich geschäftlich nicht darstellen lässt. Wenn es private Anbieter hinbekommen, umso schöner. Die Stunde der Wahrheit kommt dann, wenn das Fahrzeugmaterial erneuert werden muss, denn diese Investitionen verdient man sicherlich nicht mehr.

Mit dem Fahrrad können Sie selbstverständlich in den IC nach Amsterdam hinein. Das was ja auch die Frage. Unser Ziel ist es, in Zukunft alle, auch alle ICEs, für das Fahrrad zugänglich zu machen. Die alten Baureihen sind nur nach einer Umrüstung dafür geeignet, im Moment sind sie es noch nicht. Die neuen haben alle Fahrradstellplätze.

Ich glaube, die Kombination: Bahn und Fahrrad ist so das Umweltfreundlichste, was man sich vorstellen kann. In der Richtung wollen wir auch weiter unterwegs sein. Auch da ist klar: Bei schönem Wetter, in den Ferienzeiten könnten wir die Plätze hundertmal verkaufen, im Regen im November ist der Andrang etwas begrenzter. Das muss man dann genau abpassen.

Die Fahrpreise sind keineswegs hoch. Auch das Statistische Bundesamt hat noch einmal festgestellt, dass Eisenbahnfahren in den letzten Jahren billiger geworden ist. Wenn ich unsere Umsatzzahlen ansehe, ist es ganz deutlich abzusehen. Wir versuchen im Moment mit sehr vielen Sparpreisen, die Menschen wieder in die Züge zurückzuholen. Von daher glaube ich, wenn Ihnen jemand sagt: Ich fahre nicht mit der Bahn, weil mir das zu teuer ist – dann sucht er nur eine Ausrede. Das ist sicherlich nicht der Grund, warum man nicht bahnfahren könnte.

Können wir die innereuropäischen Flüge ersetzen? – Nach unserer Erfahrung ist es so, dass die Menschen in der großen Zahl ungefähr vier Stunden Bahnfahrt ganz gerne in Kauf nehmen. Wenn es dann länger wird, schmilzt der Anteil derer schon ab, und dann kommt das Flugzeug wieder ins Spiel. Ich sage mal so: Bei der Entfernung Berlin – München, was wir mittlerweile in vier Stunden schaffen, sehe ich eigentlich keine zwingende Notwendigkeit mehr. Früher gab es Flüge: Berlin – Nürnberg, die gibt es nicht mehr. Warum auch, wenn man mit der Bahn in knapp drei Stunden da ist?

Das ist eine Frage der Geschwindigkeit. Da brauchen wir Streckenausbauten. Wenn man Frankfurt – Paris sieht: Das läuft hervorragend. In Frankreich sind deswegen schon sehr viele innerfranzösischen Flüge eingestellt worden. Da sind wir am weiteren Ausbau des Netzes. Es würde jetzt zu weit führen, diese ganzen Aus- und Neubaustrecken zu nennen. Da sind wir aber an vielen Stellen jetzt unterwegs. Langfristig, glaube ich, kann zumindest der innerdeutsche Flugverkehr sehr gut durch die Bahn ersetzt werden, beim innereuropäischen ist sicherlich, ich sage mal, die Relation Madrid – Berlin eher etwas für den Eisenbahnfan. Ich bin schon mit der Bahn nach Lissabon gefahren – geht alles, aber, wenn man ehrlich ist, ist das wahrscheinlich kein Massengeschäft. Das muss man im Einzelnen angucken.

Bahn und Berlin – Standort: Natürlich ist Berlin für uns ein ganz wichtiger Standort. Hier ist die Konzernzentrale. Die ist damals aus Frankfurt hierher verlegt worden. Im Gegensatz zur Bundesregierung, die immer noch zwei Sitze hat, haben wir den zweiten Sitz dann aufgegeben. Ich glaube, das war auch ein gutes Zeichen. Wir sind mit weit über 20 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der größte Arbeitgeber in dieser Stadt außerhalb der Verwaltung und übrigens auch der größte industrielle Arbeitgeber.

Nehmen Sie nur mal das S-Bahnwerk in Schöneweide, das mit über 1 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein riesiger Industriebetrieb ist. Wir hoffen natürlich – das hängt jetzt ein bisschen von der S-Bahnausschreibung ab –, dass wir das auch in Zukunft so machen können. Wir sind auf jeden Fall willens und unterwegs, an diesem Standort auch weiterhin zu stärken und auszubauen.

Dann kam das Thema Lohndumping. Ich glaube, dazu ist schon etwas von Frau Abgeordneten Brychcy gesagt worden. Ich würde mal so sagen: Das entscheidende Problem ist in der Tat der Unterschied zwischen dem Lkw und der Bahn. Wir kommen da auf diese Güterverkehrsproblematik, die auch von anderen Abgeordneten angesprochen worden ist. Vereinfacht gesagt: Der Lkw setzt sich irgendwo in Lettland mit einem Fahrer in Bewegung und fährt

durch bis an den Bodensee oder vielleicht auch noch viel weiter, ohne große Umstellungen, es muss kein Personalwechsel durchgeführt werden oder sonst irgendwas. Über den Lohn dieses Lkw-Fahrers wollen wir auch nicht groß reden, der wird sicherlich nicht im Bereich eines DB-Lokführers liegen. Mit diesem Preis muss dann die Bahn konkurrieren.

Die Bahn hat nicht nur sehr viel höher bezahlte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch das Problem, dass wir in unzähligen Systemen unterwegs sind. Es ist sehr gut von der EU, dass sie versucht, das mit dem Eisenbahnpaket zu vereinheitlichen, aber das ist natürlich eine Jahrhundertaufgabe, weil alle Staaten über Jahrzehnte ihre nationale Suppe gekocht haben. Nehmen Sie mal so ein absurdes Beispiel: Man könnte eigentlich mit einem Güterzug vom Nordkap bis in die Schweiz durchfahren. Die Schweiz, Deutschland, Schweden haben ein Stromsystem; wäre überhaupt gar kein Problem. Die Dänen, die dazwischen sitzen, haben damals die schlaue Idee gehabt: Wir machen unser Netz mit einem anderen Stromsystem. Also brauchen Sie eine Mehrsystemlokomotive. Technisch alles machbar, aber eben teuer.

Nur mal beim ICE genannt: Der normale ICE kostet um die 30 Millionen Euro, ist also schon ein bisschen Invest. Wenn Sie den für zwei oder drei Länder mehrsystemfähig machen wollen, sind Sie noch mal mit 10 Millionen Euro extra dabei. Und das müssen Sie erst einmal verdienen. Dann kommen Sie zu Recht und fragen: Warum sind die Fahrpreise so teuer? Beim Güterverkehr ist dann niemand mehr dabei, der sagt: Aus sozialen Gründen beauftrage ich jetzt die Bahn, sondern die Unternehmen müssen hart rechnen. Und da ist so etwas natürlich nicht wirklich verrechenbar. Das sind die Probleme, an denen die Bahn insgesamt knabbert.

Aber der Güterverkehr, wenn ich das Thema gleich mitabharken darf, läuft europäisch auf der Schiene, zumindest was den Ganzzugverkehr angeht, relativ gut. Sie sehen bei uns in Deutschland auch viele PKP, also polnische Züge. Also: Da funktioniert der Wettbewerb. Die fahren dann wirklich mit Mehrsystemlokomotiven durch. Die PKP ist mittlerweile nach der DB der zweitgrößte Güterverkehrsanbieter auf der Schiene in Europa. Das läuft schon.

Was eben schwierig ist, ist der Einzelwagenverkehr. Es wurde hier auch von mehreren Abgeordneten angesprochen: Warum sind wir fast die letzten? Mag sein, dass die ÖBB in ihrem kleinen Bereich das auch noch macht, aber die Franzosen zum Beispiel machen es nicht. Wir machen den Güterverkehr in Dänemark – von der dänischen Staatsbahn gibt es auch gar keine eigene Güterbahn mehr –, in den Niederlanden und in Belgien. Warum ist das so? – Wir glauben daran, dass das durchaus eine Zukunft hat, vielleicht jetzt mit dieser neuen technischen Entwicklung, dass man von dem Kuppeln aus dem 19. Jahrhundert wegkommt, sehr viel schneller solche Wagen umstellen kann. Wenn wir diesen ganzen Markt weglassen, also immer sagen: Du kannst bei uns nur verladen, wenn du mir einen ganzen Zug vollmachst. Dann lassen wir am Ende sehr viel auf der Straße liegen. Deswegen war die Doktrin der Deutschen Bahn immer: Wir wollen an dem Einzelwagenverkehr festhalten, so schwierig der auch ist. Der erfordert auch relativ umfangreiche Abstellanlagen, also Rangierbahnhöfe. Den jüngsten haben wir gerade in Halle eröffnet, für Berlin ist er in Seddin.

Das sind sehr komplizierte Technologien, die dahinterstecken. Trotzdem meinen wir, dass das Zukunft hat und halten daran fest. Und wie gesagt: Digitalisierung hilft uns an dieser Stelle vielleicht auch. Andere Eisenbahnen haben das anders eingeschätzt, haben gesagt: weg damit,

lohnt sich nicht, damit wollen wir uns nicht mehr beschäftigen. – Das ist eine unterschiedliche Einschätzung.

Warum wird Berlin – Stettin erst 2026 fertig? – Ich würde sagen: 2026 ist gleich übermorgen. Eisenbahner haben da eine etwas andere Zeitvorstellung. Wir haben schlicht und ergreifend ein Planungsrecht in Deutschland, das sehr kompliziert ist und von uns sehr viel Vorarbeiten verlangt. Vielleicht kommt mit der Planungsbeschleunigung – da kann ich nur hoffen, dass das durch die Gremien, die Parlamente und den Bundesrat geht – eine Erleichterung.

Von der Bundesregierung ist da vorgesehen, dass zum Beispiel die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken nicht mehr planfeststellungsrelevant sein soll. Das wäre natürlich eine enorme Hilfe. Immer, wenn Sie eine solche Strecke anfassen, eine Planfeststellung machen, öffnen Sie sozusagen die Büchse der Pandora, das heißt: Der Bestandschutz entfällt. Sie müssen alles auf den allerneuesten Stand bringen – vom Lärmschutz, über Erschütterungsschutz – also alles, was da dranhängt. Dann wundert es nicht, dass die Sachen etwas länger dauern.

Dann dauert es natürlich auch noch mal etwas länger, weil wir uns mit der polnischen Seite abstimmen müssen. Auch das ist nicht so ganz einfach. Aber ich glaube, bei aller Freundschaft, 2026 ist ein ganz guter Termin. Wenn wir das hinkriegen, ist das im deutschen Kontext eher schnell zu nennen.

Die polnische Seite – da möchte ich nicht missverstanden werden. Die ganzen Züge, die ich Ihnen vorhin genannt habe: Berlin-Warschau-Express, Anbindung nach Danzig, Gdingen, Breslau, Krakau etc. fahren wir alle gemeinsam mit der polnischen Eisenbahn. Also es ist nicht so, dass wir da irgendwie im Krieg liegen. Den Kulturzug fahren wir zusammen mit der Eisenbahn aus Dolny Śląsk, also aus Niederschlesien. Wir haben da also Kooperationen. Was das Problem ist: Die polnische Politik spielt da immer rein. Einfache technische Vereinbarungen, wie man meinen könnte, unterliegen immer Stimmungsschwankungen der nationalen Politik. Ich will das jetzt mal ganz diplomatisch formulieren. Ich habe da schon merkwürdige Termine erlebt, wo wir dann angereist sind, und niemand mehr mit uns sprechen wollte – obwohl wir die Termine hatten –, weil gerade aus Warschau die Botschaft ausgegeben wurde: Deutschland ist gerade irgendwie nicht als nett zu betrachten. Das ist alles so diplomatischer Kram. Das macht es ein bisschen schwierig. Ansonsten haben wir mit den Eisenbahnen ein sehr gutes Einvernehmen und eine sehr gute Zusammenarbeit.

Ansonsten sind da die üblichen europäischen Probleme: Sie brauchen das andere Signalsystem, das Sie auf die Lokomotive bringen müssen, bis hin zu allerlei Spezialvorschriften. Ich kann mich noch erinnern, dass bei den ICEs, die nach Frankreich fuhren, nicht nur zusätzliche Feuerlöscher nötig waren, sondern die mussten mit Handschellen ausgestattet werden, damit man, falls irgendwelche Menschen im Zug randalieren, die entsprechend festsetzen kann: Französische Vorschrift – keine Ahnung, warum. Das haben wir noch hingekriegt, aber es gibt auch kompliziertere Vorschriften, Werke, die Sie dann natürlich erfüllen müssen.

Wir haben auch schon Phasen gehabt, wo wir am Bahnhof in Frankfurt an der Oder einen riesigen Zugstau hatten, weil Züge in Polen nicht angenommen wurden. Das ist jetzt Gott sei Dank Vergangenheit, und auch in der Coronazeit ist der Güterverkehr sehr gut gelaufen.

Trassenkonflikte, das hatte der Abgeordnete Zimmermann gefragt: Natürlich gibt es immer Trassenkonflikte. Das Eisenbahnnetz ist mittlerweile bis über die Kante ausgelastet. Sie müssen sich überlegen, dass wir mittlerweile mehr als doppelt so viele Züge als vor 30, 40 Jahren fahren. Und wer noch die Eisenbahnen aus den Achtzigerjahren kennt, wird wissen, dass es dort mitnichten einen Stunden- oder Halbstundentakt gab. Gerade einmal im Fernverkehr gab es einen Stundentakt, aber die Regionalzüge fuhren sozusagen nach Bedarf: morgens mal ein paar und abends dann welche. Mittlerweile haben wir überall Halbstundentakte, Viertelstundentakte. Das ist so, und die Infrastruktur ist nicht, jedenfalls nicht nennenswert, mitgewachsen. Damit ist das System am Limit. Zum Beispiel der Bahnhof Berlin-Spandau gilt als überlastete Infrastruktur. Wenn jetzt zum Beispiel mehrere Anbieter Züge nach Hamburg zur gleichen Trassenlage anbieten wollen, dann haben wir hier ein Problem.

Es gibt da aber ganz klare wettbewerbsrechtliche Regelungen. Die DB-Netz ist an der Stelle sozusagen neutralisiert und wird vollkommen diskriminierungsfrei die Trassen zuteilen. Wenn es dann noch weitere Konflikte gibt, ist die entsprechende Bundesnetzagentur im Spiel, und am Ende steht auch noch der Gerichtsweg offen. Wird man also lösen. Am Ende kann man diese Konflikte aber nur mit mehr Infrastruktur lösen. Das ist letztendlich die klare Frage.

So. Die Strecken nach Polen – –

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kaczmarek! Könnten Sie sich ein kleines bisschen kürzer fassen? Wir hängen hier so ein bisschen mit der Tagesordnung hinterher.

Alexander Kaczmarek (Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin): Ich versuche das. Ich glaube, ich bin aber jetzt auch schon im allerletzten Viertel dieser Fragestellungen; sie waren leider ein bisschen umfangreich.

Also: Berlin – Frankfurt Oder, die Strecke bauen wir gerade für 160 km/h aus. Wir sind da im Bereich Köpenick. Im Moment hat uns Tesla einen kleinen Strich durch die Rechnung gemacht, weil wir das jetzt noch berücksichtigen müssen und das Ganze ein wenig in die Länge zieht. Aber trotzdem wird die Strecke dafür dann ausgerüstet. Berlin – Cottbus wird im Abschnitt Lübbenau – Cottbus zweigleisig ausgebaut, sodass der Verkehr auch über Forst in Richtung Polen beschleunigt werden kann. Die Strecke nach Stettin hatte ich erwähnt. Die Ostbahn soll langfristig, zumindest teilweise, zweigleisig ausgebaut werden. Da ist aber sicherlich noch das größte Potenzial. Die Strecke ist bisher ja auch noch nicht elektrifiziert.

Letzte Frage war, glaube ich, Güterverkehrsstrecken. Habe ich eigentlich gesagt: Was kann man machen, um den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern? – Erstens: Die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße sollten vereinheitlicht werden. Das wäre sicherlich wichtig. Aber zweitens ist auch der Ausbau der Infrastruktur wichtig. Wenn ich keinen Güterzug mehr auf den Trassen unterbringen kann, dann nutzt mir das beste Angebot nichts. Ich muss also in die Infrastruktur investieren.

Das nur noch als letzten Punkt: Pünktlichkeit. Da müssen Sie sich keine Sorgen machen, dieses Jahr wird wahrscheinlich das Jahr mit der größten und der besten Pünktlichkeit der Deutschen Bahn seit langem sein. Das liegt sicherlich auch ein bisschen an der Coronaphase, aber nicht nur. Bei der Berliner S-Bahn übrigens auch, da sind wir bei weit über 97 Prozent Pünkt-

lichkeit. Da muss sich niemand Sorgen machen. Ihr Auto wird im Regelfall nicht so pünktlich sein. – Danke schön! – [Beifall]

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Kaczmarek! – Ist an den Senat noch eine Frage offen gewesen? – Herr Staatssekretär Woop schüttelt den Kopf. Es ist alles erst einmal für heute beantwortet, auch wenn es natürlich immer ein spannendes Thema ist. Ich möchte mich bei Ihnen beiden, Herr Dr. Wojahn, Herrn Kaczmarek, ganz herzlich bedanken, dass Sie uns hier Rede und Antwort gestanden haben. Wir bleiben natürlich in Kontakt und Gespräch, bestimmt auch zu diesem Thema, und sehen uns möglicherweise im Jahr der Schiene in Europa wieder. – Herzlichen Dank! – [Beifall]

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Keine Wortmeldungen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Aktuelle Fragen auf Europa- und Bundesrats-/ Länderebene, insbesondere EU-Angelegenheiten von Berliner Relevanz

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung – Drucksache 18/2888 **Gesetz zu dem Staatsvertrag der Länder Berlin und Brandenburg auf dem Gebiet der Landwirtschaft**	0154 EuroBundMed Recht(f)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 7 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Verwendung der Fördermittel der EU ab 2020** (auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die Linke, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion der FDP)	0074 EuroBundMed

Wird vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0126
Ziele, Vorhaben und aktueller Stand der Planungen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft EuroBundMed
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs 0137
Schwerpunkte der deutschen Ratspräsidentschaft 2020 EuroBundMed
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 03.06.2020

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 9 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.

- rei/mo -