



Drucksachenmappe

Auftraggeber: Rene Bochmann

vom Mittwoch, den 01. März 2023 um 19:31 Uhr

Inhaltsverzeichnis

20/324	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg -20/139-	ab Seite 1
20/474	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus -20/378-	ab Seite 5
20/603	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs -20/382-	ab Seite 13
20/662	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft in Gründung -20/589-	ab Seite 17
20/668	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020 -20/375-	ab Seite 19
20/813	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München -20/475-	ab Seite 21
20/896	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Kanalsteurer-Verordnung (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3808) -20/782-	ab Seite 33
20/912	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u>	ab Seite 35

Zum Einfluss von 5G und der Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern und Wetterradaren auf die Flugsicherheit -20/787-

20/925	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken -20/829-	ab Seite 39
20/1038	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Insolvenz der Pella-Sietas-Werft -20/860-	ab Seite 43
20/1044	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Leerflüge zum Slot-Erhalt aufgrund der EU-Slot-Vorschriften -20/907-	ab Seite 45
20/1156	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter -20/981-	ab Seite 47
20/1169	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG -20/919-	ab Seite 49
20/1192	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge -20/984-	ab Seite 53
20/1195	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH -20/917-	ab Seite 57
20/1312	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Gesundheit</u> Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen -20/1119-	ab Seite 61

20/1473	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung -20/1375-	ab Seite 69
20/1566	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Weiterhin aktuelle Probleme für den Schienengüterverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603) -20/1215-	ab Seite 73
20/2098	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland -20/1600-	ab Seite 77
20/2283	<u>Antwort Kleine Anfrage der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien</u> Tourförderung durch die Bundesregierung 2021 -20/2043-	ab Seite 85
20/2848	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2021 -20/2727-	ab Seite 87
20/2849	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur -20/2602-	ab Seite 99
20/2872	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Jahresvergütung von Aufsichtsräten und Vorstandsmitgliedern der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Jahr 2021 und Erhöhung von Vorstandsfixgehältern in Höhe von 10 Prozent -20/2197-	ab Seite 117
20/2996	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u>	ab Seite 125

20/3008	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge -20/2809-	ab Seite 129
20/3118	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens -20/2940-	ab Seite 141
20/4506	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr -20/3992-	ab Seite 149
20/4524	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe -20/4219-	ab Seite 153
20/4795	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums der Finanzen</u> Leerstand von bundeseigenen Immobilien -20/4298-	ab Seite 157
20/4988	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft</u> Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung -20/4803-	ab Seite 161
20/5101	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Ausstattung von Haltepunkten der Deutschen Bahn mit Aufzugsanlagen zum Erreichen der Barrierefreiheit am Beispiel des Haltepunkts Meinsdorf -20/4633-	ab Seite 165
20/5386	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021 -20/4779-	ab Seite 169

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/139 –**

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Bis zum Jahr 2030 soll nach dem Willen der letzten Bundesregierung die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) verdoppelt werden (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schienengipfel-2020.html>). Dies erfordert nicht nur den Ausbau und die technische Verbesserung der Schieneninfrastruktur (<https://www.system-bahn.net/aktuell/schon-heute-plan-en-fuer-eine-verdoppelung-der-fahrgastzahlen/>), sondern auch eine Erhöhung der Zahl und der Länge der im Fernverkehr eingesetzten ICEs (https://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2019-06/verkehrswende-deutsche-bahn-strategie-papier-streckenausbau-arbeitsplaetze?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). Um die Kapazitäten, die der Instandhaltung und Reparatur der ICEs dienen, auszubauen, plant die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Raum Nürnberg ein neues ICE-Ausbesserungswerk (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/>).

Von neun potenziellen Standorten, die sich alle in unmittelbarer Umgebung von Nürnberg befinden, sind sechs Standorte kürzlich von der DB AG ausgeschlossen worden (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Übrig blieben drei mögliche Standorte: Allersberg/Pyrbaum/Roth, das ehemalige Munitionslager Feucht sowie das Gebiet südlich der ehemaligen Heeresmunitionsanstalt (MUNA) Feucht (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Nach der abschließenden Untersuchung Ende 2021 soll schließlich das Raumordnungsverfahren eingeleitet werden (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Bis zum Frühjahr 2022 soll dann der endgültige Standort feststehen (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>).

Nach Angaben der DB Fernverkehr AG fanden während des Auswahlprozesses Diskussionen mit den Bewohnern vor Ort statt (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>).

Die Untersuchungsergebnisse für alle potenziellen Standorte sollen im Herbst 2021 im Rahmen des Raumordnungsverfahrens öffentlich ausgelegt werden, auch Termine für Diskussionen zwischen der DB Fernverkehr AG und der Bevölkerung ab Oktober 2021 sind geplant (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/standortvorauswahl-geht-in-naechste-runde.html>). Am 6. Oktober 2021 fand in Harrlach bereits das erste dieser Gespräche statt (<https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelle-meldungen/zu-gast-bei-der-buergerversammlung-in-harrlach.html>).

Gegen den geplanten Bau des Instandhaltungswerkes regt sich Widerstand vor Ort (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/55-meter-banner-gegen-geplantes-ice-werk-in-nuernberg,SUTXv1f>). Anwohner und Naturschützer weisen auf die massiven Eingriffe in die Natur hin, die der Bau notwendig machen würde (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/55-meter-banner-gegen-geplantes-ice-werk-in-nuernberg,SUTXv1f>). Darüber hinaus käme es, so die Protestierenden, zu Lärmbelästigungen (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/nuernberg-altenfurt-zweite-mahnmeile-gegen-geplantes-ice-werk,SVUtstS>).

1. Führt die für das Vorhaben der DB AG zuständige Genehmigungsbehörde ein vergleichendes Raumordnungsverfahren durch oder soll nur für eine Standortvariante ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, was eine zuvor erfolgte Festlegung auf diesen einen Standort voraussetzt?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird sie für drei unterschiedliche Standorte eine Prüfung der Raumverträglichkeit bei der Regierung von Mittelfranken beantragen.

2. Sind die Investitionskosten für das Projekt an allen drei verbliebenen Standortvarianten identisch oder gibt es aufgrund von Altlasten und Ausgleichsmaßnahmen unterschiedliche Kostenansätze?

Die DB AG geht für das Projekt von einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 400 Mio. Euro aus. Eine Konkretisierung der Kosten in Abhängigkeit des Standorts erfolgt erst nach der Standortauswahl.

3. Welchen Stellenwert räumt die Deutsche Bahn AG der Vermittelbarkeit der Planungen gegenüber den Bewohnern der betroffenen Nachbarschaft ein, auch vor dem Hintergrund einer schnelleren Umsetzbarkeit des Projekts bei einer geringeren Zahl von Einwänden bzw. Einsprüchen?

Für die größtmögliche Akzeptanz sucht die DB AG frühzeitig den Austausch und Dialog mit der Region.

4. Welches sind die Inhalte und Ergebnisse der Diskussion zwischen der DB Fernverkehr AG und der Öffentlichkeit am 6. Oktober 2021 in Harrlach bezüglich des ICE-Instandhaltungswerkes (bitte ausformulieren)?

Am 6. Oktober 2021 war das Projektteam des neuen ICE-Werks im Raum Nürnberg auf Einladung der Stadt Roth zu Gast bei einer Bürgerversammlung im Rother Stadtteil Harrlach. Dabei hat die DB AG das Projekt sowie dessen aktuellen Verfahrensstand vorgestellt und Fragen beantwortet. Schwerpunkte der Fragen waren der Ablauf der Standortsuche für das Werk, mögliche Alternativen sowie die Themen Wald, Lärm und Wasser.

5. Gibt es bereits erste Ergebnisse zu Schall-, Licht- und Wasseruntersuchungen bezüglich der drei Projektstandorte, und wenn ja, wie lauten diese?

Die Grenzwerte werden an allen drei Alternativstandorten der Raumordnung eingehalten und Belange des Wasserrechts berücksichtigt. Schall, Licht und Wasser werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geprüft.

6. Sind, wie in der von der DB AG veröffentlichten Projektskizze genannt (vgl. <https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelles.html>, geplant ist eine 450 Meter lange Halle), vier oder sechs Behandlungsgleise vorgesehen, und welche Hallenbreite ergibt sich daraus?

Nach aktuellem Planungsstand ist eine Werkshalle mit sechs Instandhaltungsgleisen und einer Gleisnutzlänge von je 420 Metern vorgesehen. Die Halle wird dazu rund 480 Meter lang und rund 80 bis 100 Meter breit sein.

7. Besteht, weil sich auf dem Standort MUNA Feucht Munitionsrückstände befinden, die beseitigt werden müssten (<https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/kunftiges-ice-werk-auf-dem-muna-gelände-1.10807088>), eine realistische Aussicht, dass das Gelände der MUNA Feucht in einem festen zeitlichen Rahmen vollständig von Altlasten befreit und für das geplante ICE-Ausbesserungswerk genutzt werden kann?

Die DB AG und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) gehen davon aus, dass eine Kampfmittel- und Altlastenräumung des Standorts innerhalb des zeitlichen Rahmens infrage kommt. Eine Bewertung dieses Standorts im anstehenden Raumordnungsverfahren wird deshalb beantragt.

8. Wer übernimmt die Kosten für eine vollständige Beräumung von Altlasten?

Die Kostentragung für eine mögliche Kampfmittel- und Altlastenräumung der Liegenschaft MUNA Feucht ist zwischen DB AG und BImA festzulegen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/378 –**

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Passagieraufkommen im Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland ist von 2014 bis 2019 stetig gestiegen (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4364/umfrage/anzahl-der-deutschen-passagiere-von-flusskreuzfahrten-seit-2004/>). Im Jahr 2020 sind die Passagierzahlen hingegen aufgrund der Corona-Krise drastisch zurückgegangen. Während 2019 noch rund 727 400 Passagiere im deutschen Flusskreuzfahrtmarkt zu verzeichnen waren, fielen die Passagierzahlen 2020 auf 307 400 (ebd.). Nach Angaben der Interessengemeinschaft River Cruise, die als Branchenverband 83,8 Prozent aller Flusskreuzfahrtschiffe im europäischen Markt vertritt (<https://www.igrivercruise.com>), sank ferner die Anzahl der Passagiernächte 2020 in Deutschland um knapp 74 Prozent (<https://www.flusskreuzfahrt-entdecker.de/2021/06/23/ig-river-cruise-studie-branche-erleidet-massiven-einbruch-in-2020/>).

Auch die deutschen Anlegehäfen auf den Routen der Flusskreuzfahrtschiffe mussten große Einnahmerückgänge hinnehmen. Allein am Anlegeufer in Regensburg sanken die Einnahmen aus der Anlandung von Flusskreuzfahrtschiffen von 1,3 Mio. Euro im Jahr 2019 auf 100 000 Euro im Jahr 2020 (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/flusskreuzfahrten-101.html>). Ein vergleichbar schlechtes Ergebnis wird im Jahr 2021 erwartet (ebd.). Daneben sind in den Anlegehäfen und in deren Umgebung auch zahlreiche Dienstleister stark vom Einbruch des Flusskreuzfahrttourismus betroffen. So sind nach Angaben von Michaela Ederer, die dem Vorstand des Bundesverbandes der Gästeführer in Deutschland angehört, in der Hochphase der Corona-Krise bundesweit rund 7 500 Gästeführer beschäftigungslos gewesen (ebd.).

Der Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland braucht nach Auffassung der Fragesteller daher dringend politische Impulse, um wieder auf einen stabilen Wachstumskurs zu gelangen. Nur so können nach Ansicht der Fragesteller gefährdete Arbeitsplätze bei Flusskreuzfahrtanbietern, Häfen, Werften und Zulieferbetrieben wirksam und dauerhaft gesichert werden. Der Flusskreuzfahrttourismus benötigt nach den schweren Einschnitten infolge der Corona-Krise eine tragfähige Zukunftsperspektive. Dazu ist es aus Sicht der Fragesteller notwendig, den Neustart des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland politisch effektiv zu flankieren.

1. Sind der Bundesregierung Daten zur wirtschaftlichen Lage im Flusskreuzfahrttourismus der letzten fünf Jahre bekannt, und wenn ja, welche (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln)?

Es liegen Zahlen zur Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe der deutschen Binnenflotte sowie der Beförderungskapazität (Fahrgäste) seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vor:

Zeitpunkt	31. Dezember 2016	31. Dezember 2017	31. Dezember 2018	31. Dezember 2019	31. Dezember 2020
Anzahl Schiffe	62	60	60	58	57
Fahrgäste	9.006	8.846	8.680	8.535	8.285

Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der wirtschaftliche Anteil des Marktes für Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland am Gesamtumsatz der deutschen Tourismuswirtschaft in den letzten fünf Jahren (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln)?

Amtliche Zahlen hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung Insolvenzen von Unternehmen der Flusskreuzschifffahrt in den Jahren 2020 und 2021 gegeben, und wenn ja, wie viele?

Im Jahr 2020 gab es im Wirtschaftszweig „H 50.3 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“ zwei Insolvenzen und von Januar bis Oktober 2021 waren es drei Insolvenzen. In dem genannten Wirtschaftszweig ist die Flusskreuzschifffahrt enthalten. Es ist aus den Daten nicht ersichtlich, ob von den genannten Insolvenzverfahren Unternehmen der Flusskreuzschifffahrt betroffen waren.

4. Hat es direkte oder indirekte Wirtschaftshilfen für die Flusskreuzschifffahrt in der Corona-Krise gegeben, und wenn ja, welche?

Durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) wurden der Flusskreuzschifffahrt keine direkten Wirtschaftshilfen gewährt. Inwiefern Stabilisierungsmaßnahmen des WSF an Reisevermittlungsunternehmen indirekt der Flusskreuzschifffahrt zugutekamen, lässt sich nicht beziffern.

Die Corona-Zuschussprogramme des Bundes Soforthilfen sowie die Überbrückungshilfe- und Neustarthilfe-Programme sind grundsätzlich branchenoffene Programme, die allen Unternehmen mit Corona-bedingten Umsatzeinbrüchen offenstanden und -stehen, sofern die jeweiligen Antragsvoraussetzungen erfüllt waren bzw. sind. Die November- und Dezemberhilfe im Jahr 2020 stand insbesondere den Unternehmen zur Verfügung, die von den Schließungsmaßnahmen aufgrund des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) vom 28. Oktober 2020 betroffen waren. Da Flusskreuzfahrtunternehmen keine eigene Wirtschaftszweigklassifikation besitzen, sondern der Klassifikation „Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“ zuzuordnen sind, lässt sich die Zahl der antragstellenden Flusskreuzfahrtunternehmen nicht beziffern.

Zu Hilfsprogrammen der Länder liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Liegen der Bundesregierung Daten über das Wachstumspotential des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den kommenden vier Jahren vor, und wenn ja, welche?

Die Potenziale der Fahrgastkabinenschifffahrt wurden in der vom damaligen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in Auftrag gegebenen Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ aus dem Dezember 2016 untersucht, die unter folgendem Link abrufbar ist: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.html. Aktuellere Daten liegen der Bundesregierung nicht vor.

6. Wie hat sich die Anzahl der von deutschen Reedereien betriebenen Kabinenschiffen für Kreuzfahrten im Binnenschiffsverkehr (im Weiteren: Flusskreuzfahrtschiffe) in der Zeit von 2019 bis 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Welche deutschen Flussgebiete und Städte waren in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung Destinationen des Kreuzfahrttourismus, und zeichnen sich daran Änderungen infolge der Corona-Krise ab?

Gemäß der Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ aus dem Dezember 2016 (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.html) war die Fahrgastkabinenschifffahrt insbesondere entlang der Flüsse Donau, Rhein, Lahn, Neckar und des Main-Donau-Kanals stark ausgeprägt; daneben waren auch Mosel und Saar sowie das Gewässernetz rund um Elbe und Mittellandkanal sowie die Region Berlin/Brandenburg wichtige Destinationen.

8. In welchen Orten befinden sich an Bundeswasserstraßen Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe, und wie viele Flusskreuzfahrtschiffe können dort gleichzeitig anlanden?
9. Wie viele Anlegestellen für Passagierschiffe an Bundeswasserstraßen wurden in den letzten fünf Jahren abgebaut oder nicht mehr genutzt?
10. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Infrastruktur der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen ausreichend?
15. Ist die Anzahl der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend (bitte begründen)?
16. An welchen Orten an Bundeswasserstraßen werden derzeit neue Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe gebaut oder geplant?

Die Fragen 8 bis 10 und 15 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund betreibt keine Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe. Diese nehmen in der Regel die von Städten und Kommunen oder Häfen privatwirtschaftlich eingerichteten und betriebenen Liegestellen oder genehmigte Steiger in Anspruch. Für den Ausbau ist der Betreiber zuständig. Eine Übersicht hier-

über liegt nicht vor. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse darüber vor, ob die Anzahl dieser Anlandungsstellen ausreichend ist.

11. Unterstützt die Bundesregierung einen Ausbau der Infrastruktur an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe sowie den Ausbau der jeweiligen Verkehrsanbindung, und wenn ja, wie?

Die Bundesregierung unterstützt den Ausbau nach dem Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen.

Zudem stellt die Bundesregierung Bundesfinanzhilfen zur Kofinanzierung von Landesförderprogrammen zum Ausbau der Landstrominfrastruktur in See- und Binnenhäfen zur Verfügung. Die Bundesländer entscheiden autonom, wo und welche Landstromanlagen, d. h., ob Landstromanlagen für See- oder Binnenschiffe, gefördert werden. Der Bund übernimmt gemäß Verwaltungsvereinbarung ab 2022 50 Prozent der förderfähigen Ausgaben (2020 bis 2021 75 Prozent der förderfähigen Ausgaben). Den Bundesländern wurden für den Zeitraum von 2020 bis 2024 insgesamt 176 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Auch im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) kommt eine Förderung in Betracht. Förderfähig sind u. a. die Kosten für Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen und Kosten der Ausbaggerung von Wasserwegen, um den Zugang zu und im Hafen zu gewährleisten. Die Durchführung der GRW ist allein Sache der Länder. Sie wählen die förderwürdigen Vorhaben aus und erteilen in eigener Zuständigkeit die Bewilligungsbescheide. An der Finanzierung der GRW sind Bund und Länder je zur Hälfte beteiligt.

12. Bestehen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen geeignete Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz (bitte nach Ort und Anzahl der Anschlüsse ausschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen zu Anzahl und Beschaffenheit von Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz keine eigenen Kenntnisse vor.

Die Zuständigkeit für die Errichtung und den Betrieb von Landstromanlagen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe liegt bei den Ländern bzw. den jeweiligen Kommunen. Der Ausbau des Anschlusses der Anlandungsstelle an das Stromnetz obliegt dem örtlichen Energieversorger.

Der Bund fördert vorhandene Länderprogramme durch Finanzhilfen, im Rahmen derer der Ausbau mit Landstromanlagen möglich ist. Mit der am 30. November 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvereinbarung zur Errichtung von Landstromanlagen“ stellt der Bund den Ländern insgesamt 176 Mio. Euro für die Errichtung von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen sowie Anlegestellen zur Verfügung. Hiervon profitiert auch der Flusskreuzfahrttourismus.

13. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich die Kosten für Landstrom in Binnenhäfen, in denen der Stromverbrauch an Bord nicht durch Dieselmotoren sichergestellt werden darf?

Ein Durchschnittswert für die Kosten für Landstrom in Binnenhäfen ist nicht ermittelbar. In den Bremer Häfen gilt für Binnenschiffe am Liegeplatz eine Landstrompflicht. Im Tagespauschalpreis für den Liegeplatz ist die Landstromversorgung enthalten. Auch in Hamburg ist der Bezug derzeit noch kostenlos.

In Rheinland-Pfalz wird mit durchschnittlich 35 Cent pro Kilowattstunde netto gerechnet.

14. Plant die Bundesregierung den Ausbau geeigneter Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz für Flusskreuzfahrtschiffe an den Anlandungsstellen entlang der Bundeswasserstraßen, und wenn ja, in welchem Umfang, und im welchen Zeitrahmen?

Auf die Antworten zu den Fragen 11 und 12 wird verwiesen.

17. Bestehen Fördermöglichkeiten des Bundes, um den Bau oder die technische Erweiterung einer Anlandungsstelle für Flusskreuzfahrtschiffe zu unterstützen (falls ja, bitte nach Förderprogramm und maximaler Förderhöhe aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

18. Will die Bundesregierung den Flusskreuzfahrttourismus direkt oder indirekt unterstützen, um einen Neustart nach der Corona-Krise zu erleichtern?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll diese direkte oder indirekte Förderung geschehen?

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP hat die Bundesregierung angekündigt, den bereits in der vergangenen Legislaturperiode begonnenen Prozess zur nationalen Tourismusstrategie wieder aufzunehmen und den Tourismusstandort Deutschland nach der Corona-Krise nachhaltig, klimafreundlich, sozial gerecht und innovativ zu gestalten. Für einen nachhaltigen, naturverträglichen Tourismus soll ein verstärkter Ausbau der passenden Infrastruktur, u. a. auch beim Wassertourismus, unterstützt werden. Die Bundesregierung hat die Arbeit an der Weiterentwicklung der nationalen Tourismusstrategie begonnen.

19. Plant die Bundesregierung im Rahmen ihrer Klimapolitik Maßnahmen, die sich belastend für den wirtschaftlichen Betrieb von Flusskreuzfahrtschiffen auswirken können?

Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Die Bundesregierung plant, bis Sommer 2022 ein Klimaschutz-Sofortprogramm vorzulegen, mit dem in allen Sektoren die erforderliche Treibhausgasminimierung zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben gemäß Bundesklimaschutzgesetz erzielt werden soll. Da die Abstimmung der Maßnahmevorschläge noch nicht abgeschlossen ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage über etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf Flusskreuzfahrtschiffe getroffen werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/382 –**

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland ist in der EU das wichtigste Transitland für Güterverkehr (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/strassenverkehr/213158>). Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr: Immerhin sechs der neun (multimodalen) TEN-V-Korridore verlaufen unter anderem durch Deutschland. Das aus diesen neun Korridoren bestehende Kernnetz soll bis zum Jahr 2030 fertiggestellt sein (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>).

Der nach und durch Deutschland führende grenzüberschreitende Schienengüterverkehr bereitet insbesondere ausländischen Unternehmen bereits seit Längerem Probleme. Vor allem auf dem 1 300 Kilometer langen Rhein-Alpen-Korridor zwischen Rotterdam und Genua kommt es immer wieder zu massiven Verzögerungen und Zugausfällen. Zwei Brennpunkte bilden hier der Zulauf zum Gotthard-Basistunnel und der Streckenabschnitt Rastatt. Letzterer ist nach dem Tunneleinbruch im Sommer 2017 nur eingeschränkt befahrbar. Und während die Schweiz den Ceneri-Basistunnel bereits fertiggestellt hat, ist Deutschland mit dem Bau des Zulaufs zum Gotthard-Basistunnel seit zwei Jahrzehnten im Verzug. Am Rhein gibt es zudem drei Baustellen, auf denen zu gleicher Zeit beiderseits des Rheins an der Schienenstrecke gebaut wird (<https://www.swissinfo.ch/ger/deutschland-bremst-eisenbahn-gueterverkehr-durch-europa-aus/46010168>; <https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehr-aus-dem-takt-mehr-resilienz-fuer-die-schiene-11197526.html>).

Seit Kurzem ist der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr offensichtlich stark gestört. So heißt es am 9. Dezember 2021 in der Fachpresse, dass „der Schienengüterverkehr in und durch Deutschland auf Hauptkorridoren seit zwei Wochen nahezu zum Erliegen kommt“ (<https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehr-massiv-gestoert-chaos-auf-der-schiene-verantwortung-bei-dbnetz-11197298.html>). Ausländische Schienengüterverkehrsunternehmen haben deshalb Ende November einen Brandbrief an die EU-Verkehrskommissarin, an den zu diesem Zeitpunkt noch amtierenden Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer, an den zu diesem Zeitpunkt designierten Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und an den Vorstand der DB Netz AG, Frank Sennhenn, geschrieben (ebd.).

1. Sind der Bundesregierung die jüngsten Klagen der ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?

2. Hat die Bundesregierung ähnliche Beschwerden auch von Seiten inländischer Schienengüterverkehrsunternehmen wahrgenommen, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen und Verbänden des Schienengüterverkehrssektors sowie der DB Netz AG zu Problemen und Lösungen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur regelmäßig im Austausch.

3. Auf welchen Strecken bzw. an welchen Stellen im Schienennetz der DB Netz AG ist der Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit
 - a) stark beeinträchtigt (weniger als 50 Prozent der üblichen Leistungsfähigkeit) oder
 - b) zum Erliegen gekommen?

An zwei Stellen ist der Schienengüterverkehr stark eingeschränkt:

- in Hamburg das Nord-Süd-Gleis der Norderelbbrücke,
- die Strecke Recklinghausen-Blumenthal–Recklinghausen Ost.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Anzahl der Baustellen auf dem Schienennetz der DB Netz AG, die jeweils eine geplante Dauer von

Nach Auskunft der DB AG betrug die Anzahl der Baumaßnahmen im Fahrplanjahr 2020/2021 auf dem Schienennetz der DB Netz AG mit einer geplanten Dauer von

- a) mehr als einer Woche,

4 822 Baumaßnahmen,

- b) mehr als einem Monat,

1 034 Baumaßnahmen,

- c) mehr als drei Monaten,

284 Baumaßnahmen,

- d) mehr als sechs Monaten oder

187 Baumaßnahmen,

- e) mehr als einem Jahr haben?

73 Baumaßnahmen.

Als Baumaßnahmen gelten Maßnahmenbündel. Sie können eine Einzelmaßnahme oder mehrere Infrastrukturmaßnahmen beinhalten.

Nach Auskunft der DB AG sind die Planungen für das laufende Jahr 2022 noch nicht abgeschlossen.

5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Güterzüge ausländischer und inländischer Unternehmen, die
- a) mehr als eine Stunde,
 - b) mehr als fünf Stunden,
 - c) mehr als zwölf Stunden,
 - d) mehr als 24 Stunden,
 - e) mehr als einen Tag,
 - f) mehr als eine Woche verspätet waren oder
 - g) ganz ausgefallen sind?

Nach Auskunft der DB AG waren zwischen Januar und November 2021 41,6 Prozent der Züge im Schienengüterverkehr bundesweit mehr als eine Stunde verspätet. Zu den weiteren Verspätungsdauern liegen weder der DB AG noch der Bundesregierung weitere eigene Angaben vor.

Ausgefallene Güterzüge werden nach Auskunft der DB AG nicht gemeldet.

6. Auf welchen Strecken des Schienennetzes der DB Netz AG gab es nach Kenntnis der Bundesregierung die meisten Verspätungsminuten von Güterzügen ausländischer und inländischer Schienenverkehrsunternehmen zwischen Januar und November 2021 (bitte die fünf am stärksten betroffenen Strecken nennen)?

Nach Auskunft der DB AG gab es auf den folgenden fünf Strecken zwischen Januar und November 2021 die meisten Verspätungsminuten im Schienengüterverkehr:

- Bamberg–Saalfeld, Bahnhof Pressig-Rothkirchen wegen Bauarbeiten,
- Fulda–Würzburg, Bahnhof Jossa wegen Folgen eines Brandes,
- Hamburg–Hannover, Bahnhof Unterlüß wegen Bauarbeiten,
- Bremen–Bremerhaven, Bahnhof Lübberstedt wegen Bauarbeiten,
- Knoten Mainz, Bahnhof Mainz-Bischofsheim wegen eines Unfalls mit Entgleisung.

7. Wie verläuft nach Kenntnis der Bundesregierung „auf dem Papier“ die Abstimmung der Baustellen im Schienennetz der DB Netz AG mit ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere den Unternehmen des Schienengüterverkehrs?
8. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung – in Abhängigkeit von der Dauer und Größe der geplanten Baustelle – die Vorlaufzeit, die zur Information der ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen vorgesehen ist?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen von Baumaßnahmen erfolgen mit mehreren Jahren Vorlauf. Nach Auskunft der DB AG plant die DB Netz AG insbesondere in den großen Korridoren so, dass noch möglichst viele Züge fahren können. Dabei bezieht die DB Netz AG möglichst frühzeitig, mindestens 24 Monate vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel, die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Planungsprozess mit ein.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle,
Rene Bochmann, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/589 –**

Deutsches Zentrum Mobilität der Zukunft in Gründung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im August 2021 fand die Eröffnung des Deutschen Zentrums Mobilität der Zukunft (DZM) durch den damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer sowie den Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder in München statt (<https://deutsches-zentrum-mobilitaet.de/eroeffnung-dzm/>).

1. Hält der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing an dem Konzept seines Vorgängers zur Gründung eines Deutschen Zentrums Mobilität der Zukunft fest?
2. Soll der Hauptsitz am Standort München verbleiben?
3. Wann soll der Gründungsprozess abgeschlossen sein?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird das Konzept des Deutschen Zentrums für Mobilität überarbeiten.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/375 –**

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2015 hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihre sogenannte Stationsoffensive angekündigt. Aus Tausenden potenzieller zusätzlicher Haltepunkte sollten insgesamt 350 herausgesucht werden, die gebaut werden sollten. Ziel war es, rund 2 Millionen Bürgern einen Anschluss an den Regionalverkehr zu verschaffen (<https://www.n-tv.de/ticker/Bahn-startet-Stationsoffensive-article14705576.html>).

Die Fraktion der AfD hat in der 19. Wahlperiode eine Kleine Anfrage zum Fortschritt und zur Finanzierung des Programms gestellt. Die Antwort der Bundesregierung darauf hat ergeben, dass die DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2019 keine einzige Station in Betrieb nehmen konnte (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20181).

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts Stationsoffensive bis zum 31. Dezember 2020 neben dem am 13. Dezember 2020 in Betrieb genommenen Haltepunkt Coburg-Beiersdorf (vgl. <https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformation/en/Neuer-Bahnhalt-Coburg-Beiersdorf-geht-in-Betrieb-5766602>)
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) begonnen worden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden bis zum 31. Dezember 2020 neben dem Haltepunkt Coburg-Beiersdorf keine weiteren Haltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive fertiggestellt oder mit deren Bau begonnen.

2. Für welche bis zum 31. Dezember 2020 fertiggestellten Haltepunkte wurden Park-and-Ride-Plätze eingerichtet, um Kunden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzubieten, und bei welchen der bis zum 31. Dezember 2020 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive wird dies der Fall sein?

Zuständig für Park-and-Ride-Plätze sind die Gebietskörperschaften. Für den im Jahr 2021 in Betrieb genommenen Haltepunkt Zweibrücken-Rosengarten ist eine Park-and-Ride-Anlage im Laufe des Jahres 2022 geplant.

3. Sind die kalkulierten Investitionskosten für den Haltepunkt Station Coburg-Beiersdorf in Höhe von rund 900 000 Euro eingehalten worden, und blieb es bei den Finanzierungsanteilen, wonach 25 Prozent (rund 225 000 Euro) durch die DB Station&Service AG und 75 Prozent (rund 675 000 Euro) durch den Freistaat Bayern bzw. über dessen Bestellerorganisation, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), finanziert wurden (vgl. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/coburger-stadtteil-beiersdorf-bekommt-bahnhalt>)?

Nach Auskunft der DB AG wurden der Kostenrahmen und die Finanzierungsanteile eingehalten.

4. Wie hoch liegen die Investitionskosten bei weiteren, im Jahr 2020 im Rahmen der „Stationsoffensive“ fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkten, und wie verteilen sich die Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG) und jeweiligem Besteller anteilig?

Nach Auskunft der DB AG wurden im Jahr 2020 keine weiteren Haltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive fertiggestellt oder begonnen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/475 –**

Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Betrieb der Münchner S-Bahn bereitet seit vielen Jahren eine Reihe schwerwiegender Probleme: Züge kommen verspätet oder fallen ganz aus, manche kommen mit weniger Wagen als ursprünglich geplant, die Züge fahren nicht in der vorgesehen Reihenfolge. Die Ursachen für diese Störungen sind bekannt: Stellwerksstörungen, defekte Weichen, Signalprobleme, technische Probleme mit den Zügen der alten DB-Baureihe 420, Türstörungen, Personalmangel, Polizeieinsätze, Personen im Gleis (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-stoerungen-stellwerk-deutsche-bahn-1.5491467?reduced=true>; <https://www.tz.de/muenchen/stadt/muenchen-s-bahn-probleme-verspaetungen-zuege-planungsfehler-ausfaelle-zr-91126198.html>).

Züge der neuen DB-Baureihe 423 müssen zum Teil im Instandhaltungswerk Hagen (NRW) repariert werden (Antwort auf die Schriftliche Frage 70 des Abgeordneten Wolfgang Wiehle auf Bundestagsdrucksache 20/290).

Um für die Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke besser vorbereitet zu sein, wurden im Frühjahr 2021 insgesamt 15 gebrauchte Triebwagen der DB-Baureihe 424 von der S-Bahn Hannover erworben. Da deren Einstiegshöhe jedoch geringer ist als die Bahnsteighöhen, sind sie nicht auf der Stammstrecke einsetzbar (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/flottenverlust-%C3%A4rkung-f%C3%BCr-s-bahn-m%C3%BCnchen>).

In einer früheren Kleinen Anfrage (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/18380) wurden die Gesamtausfälle und Gesamtverspätungen der Münchner S-Bahn sowie deren Ursachen, aufgeführt nach Jahren, erfragt. Knapp zwei Jahre später möchten die Fragesteller erneut nach Zugausfällen und Zugverspätungen und deren Ursachen sowie nach der Umsetzung des Programms „Zukunft S-Bahn München“ fragen.

Die S-Bahn München hat im Jahr 2018 gemeinsam mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG die Qualitätsoffensive „Zukunft S-Bahn München“ gestartet. Ziele des Programms sind z. B. der barrierefreie Umbau von S-Bahnhöfen; die Verbesserung der Fahrgastinformation, die Modernisierung der Tunnelbahnhöfe auf der Stammstrecke, der WLAN-Ausbau, die Inbetriebnahme einer erweiterten Abstellanlage mit elektronischem Stellwerk, die Modernisierung der Fahrzeugflotte und die Einzäunung der oberirdisch verlaufen-

den Stammstreckenteile, um die Zahl der Personen im Gleis zu senken (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/S-Bahn-Muenchen-verbessert-Fahrgastinformation-5251486>).

Darüber hinaus sollten die Triebfahrzeuge der DB-Baureihe 423 modernisiert werden (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/S-Bahn-Muenchen-verbessert-Fahrgastinformation-5251486>). Um von Luftballons verursachte Oberleitungsstörungen zu reduzieren, wurden bzw. werden entsprechende Hinweisschilder angebracht, Erklärvideos gezeigt und Luftballonabweiser an den Decken der Stationen montiert (Bundestagsdrucksache 19/18380, S. 7).

Die S-Bahn München wird (weiterhin) von der DB-Tochter DB Regio AG betrieben (<https://www.eurailpress.de/nachrichten/betrieb-services/detail/news/bayern-s-bahn-muenchen-verbleibt-bei-db-regio.html>). Hieraus ergibt sich die Zuständigkeit der Bundesregierung.

1. Wie viele der im Fahrplan ursprünglich ausgewiesenen S-Bahn-Fahrten im Münchner S-Bahn-Netz sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020 und 2021 ganz oder teilweise ausgefallen bzw. waren um mindestens 20 Minuten verspätet (bitte in Prozent sowie in ganzen Zahlen nach Kalendermonaten angeben)?
2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweilige Anteil der in Frage 1 aufgezählten ausgefallenen und verspäteten Fahrten, der zurückzuführen ist auf
 - a) Störungen in der Leit- und Sicherungstechnik,
 - b) Oberleitungsstörungen,
 - c) Fremdeinwirkung,
 - d) Fahrzeugmängel,
 - e) Triebfahrzeugstörungen,
 - f) Witterung,
 - g) behördliche Anordnungen,
 - h) gefährliche Ereignisse,
 - i) verspätet eingetroffenen Zug am Endbahnhof,
 - j) fehlende Fahrzeuge?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage verwiesen.

3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Personen im Gleis, und welche Orte sind sogenannte Hotspots?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kam es im Netz der S-Bahn München von 2018 bis 2021 zu insgesamt 1 015 Vorfällen von Personen im Gleis. Die Schwerpunkte lagen im Bereich München Ost, München Hbf. Tief, Hackerbrücke, Trudering und Olching.

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Oberleitungsstörungen in Tunneln, die auf Luftballons zurückgeführt werden konnten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

In den Jahren von 2018 bis 2021 kam es nach Auskunft der DB AG zu 20 Oberleitungsstörungen in Tunneln, die auf Luftballons zurückzuführen waren.

5. Wie viele Triebfahrzeuge der DB-Baureihen umfasst die aktuelle Fahrzeugflotte der S-Bahn München bezüglich
 - a) der DB-Baureihe 420,
 - b) der DB-Baureihe 423,
 - c) der DB-Baureihe 424,
 - d) eventueller weiterer Baureihen?

Nach Auskunft der DB AG umfasst die Fahrzeugflotte der S-Bahn München 238 Triebzüge der Baureihe ET 423 und 36 Triebzüge der Baureihe ET 420. Darüber hinaus werden in Zukunft 15 Fahrzeuge der Baureihe ET 424 die Flotte verstärken.

6. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es mit der DB-Baureihe 420 technische Probleme gibt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wenn ja, welcher Art sind diese Probleme?

Aus der Fahrzeugaufsicht sind dem Eisenbahn-Bundesamt keine Sachverhalte im Zusammenhang mit technischen Problemen bei der Baureihe 420 bekannt.

Eine ungewöhnliche Häufung technischer Störungen bei den ET 420 kann nach Auskunft der DB AG nicht bestätigt werden.

7. Welche Maßnahmen haben die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2019 bis 2021 durchgeführt, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf der Bundestagsdrucksache 19/18380 verwiesen. Im Jahr 2020 wurden Zaunanlagen im Bereich Lochhausen, Westkreuz, München Süd, Fasanerie, Feldmoching, Eching und Neufahrn errichtet. Im Jahr 2021 kamen Zaunanlagen im Bereich Allach und Dachau hinzu. An den präventiv eingezäunten Stellen konnten nach Auskunft der DB AG Gleisbetretungen gestoppt werden. Für das Jahr 2022 ist eine weitere Zaunanlage im Bereich Trudering geplant.

Aufgrund der speziellen topographischen Lage gibt es an der Strecke der S 7 nach Kreuzstraße häufig Blitzschläge in die Signaltechnik. Die häufig betroffenen Achszähler wurden daher erneuert.

8. Welche Maßnahmen planen die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2022 bis 2024, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?

Nach Auskunft der DB AG führt die DB Netz AG aktuell u. a. folgende Maßnahmen zur Stabilisierung des S-Bahn-Netzes durch:

- Stabilisierungsprogramm München Ostbahnhof:
- Stromversorgung (Batterie Diesellaggregate, Umformer-/Stromversorgungsanlage 2021/2022),
- Kabeltausch (Kabelerneuerung München Ostbahnhof und Zulauf) 2021 umgesetzt,
- Achszähler (Ostbahnhof und Zulauf) 2021/2022,
- Erneuerung elektronisches Stellwerk (ESTW) München Ost S-Bahn bis 2023,
- Inbetriebnahme ESTW München Milbertshofen im Jahr 2022,
- Errichtung weiterer Zaunanlagen zur Vermeidung des unerlaubten Betretens des Gleisbereichs,
- Weiterführung des Neubaus der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit umfangreichen netzergänzenden Maßnahmen (abrufbar unter: <https://www.bahnausbau-muenchen.de/>).

Die S-Bahn München tauscht sukzessive in allen Fahrzeugen zahlreiche Komponenten (z. B. Türtechnik und Bordrechner) präventiv aus. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung von Störungsursachen sind:

- Fortsetzung der Personalgewinnung,
- Baubeginn eines neuen Ausbildungszentrums,
- Bau und Inbetriebnahme weiterer technischer Abfertigungsanlagen im Bereich der Stammstrecke,
- Inbetriebnahme der größeren, integrierten Leitstelle im Jahr 2022.

Anlage

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
2020	16.617	58.260	53.268	142.700	89.064	14.715	21.603	21.837	29.400	25.671	21.346	18.268	512.749
2021	28.241	31.735	19.051	19.962	16.831	38.149	27.317	152.725	161.756	40.723	40.710	35.623	612.822
Anteil am Regelverkehr 2020	0,96%	3,75%	3,12%	8,78%	5,31%	0,88%	1,25%	1,33%	1,76%	1,53%	1,30%	1,06%	2,56%
Anteil am Regelverkehr 2021	1,61%	1,97%	1,11%	1,24%	1,04%	2,21%	1,57%	9,66%	10,53%	2,34%	2,42%	2,02%	3,05%
Erfüllungsquote 2020	99,04%	96,25%	96,88%	91,22%	94,69%	99,12%	98,75%	98,67%	98,24%	98,47%	98,70%	98,94%	97,44%
Erfüllungsquote 2021	98,39%	98,03%	98,89%	98,76%	98,96%	97,79%	98,43%	90,34%	89,47%	97,66%	97,58%	97,98%	96,95%

Tabelle 1: Anzahl und Anteil der ausgefallenen Kilometer (Quelle: DB AG)

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
Anzahl Zugfahrten > 20 Min 2020	265	640	187	171	190	203	264	87	396	460	232	217	3312
Anzahl Zugfahrten > 20 Min 2021	268	491	269	187	289	645	453	373	383	551	624	503	5036
Anteil Zugfahrten > 20 Min 2020	0,47%	1,24%	0,35%	0,34%	0,42%	0,37%	0,46%	0,20%	0,73%	0,87%	0,43%	0,38%	0,53%
Anteil Zugfahrten > 20 Min 2021	0,41%	0,97%	0,55%	0,40%	0,62%	1,17%	0,87%	0,83%	0,78%	1,09%	1,21%	0,94%	0,82%

Tabelle 2: Anzahl und Anteil von Zugfahrten der S-Bahn-München mit mehr als 20 Minuten Verspätung (Quelle: DB AG)

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
Oberleitungsstö- rungen 2020	57,8	72,22	11,916	62,516	145,698	0	0	173,935	34,514	133,692	2,45	0	694,741
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	0,35%	0,12%	0,02%	0,04%	0,16%	0,00%	0,00%	0,80%	0,12%	0,52%	0,01%	0,00%	0,14%
Störungen in der Leit- und Sicherungstechnik 2020	1636,193	2901,048	1213,152	1375,033	2486,232	2179,448	2797,972	2270,854	3730,244	10801,657	3248,236	4965,599	39605,668
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	9,85%	4,98%	2,28%	0,96%	2,79%	14,81%	12,95%	10,40%	12,69%	42,08%	15,22%	27,18%	7,72%
Triebfahrzeugstö- rungen 2020	4963,201	3541,06	3924,394	2131,17	2741,007	5693,469	6529,338	6869,522	5671,692	4323,51	5284,3	5738,432	57411,095
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	29,87%	6,08%	7,37%	1,49%	3,08%	38,69%	30,22%	31,46%	19,29%	16,84%	24,76%	31,41%	11,20%
fehlende Fahrzeuge 2020	499,115	197,802	7,402	0	154,64	0	749,833	4011,381	1215,734	0	0	89,268	6925,175
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	3,00%	0,34%	0,01%	0,00%	0,17%	0,00%	3,47%	18,37%	4,14%	0,00%	0,00%	0,49%	1,35%
Witterung 2020	0	38745,38	0	0	0	0	44,228	0	0	0	0	0	38789,608
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	0,00%	66,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,57%
behördliche Anordnungen 2020	1979,1	1197,665	981,12	508,39	792,05	1059,826	1484,053	841,55	4884,394	2464,737	753,694	353,574	17300,153
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	11,91%	2,06%	1,84%	0,36%	0,89%	7,20%	6,87%	3,85%	16,61%	9,60%	3,53%	1,94%	3,37%
Fremdeinwirkung 2020	2008,868	1848,904	3309,101	2209,844	6085,827	1125,721	3403,659	2093,652	2444,192	4002,586	6155,137	2164,831	36852,322

Anteil 2020 an Gesamtausfällen	12,09%	3,17%	6,21%	1,55%	6,83%	7,65%	15,76%	9,59%	8,31%	15,59%	28,83%	11,85%	7,19%
gefährliche Ereignisse 2020	1684,516	4072,819	1342,933	274,206	774,416	1364,876	2199,043	2031,869	1008,595	1459,055	1609,39	1115,131	18936,849
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	10,14%	6,99%	2,52%	0,19%	0,87%	9,28%	10,18%	9,30%	3,43%	5,68%	7,54%	6,10%	3,69%
verspätet eingetroffener Zug (Wendeverspätung) am Endbahnhof 2020	0	0	0	0	0	0	0	0	7,586	19,502	41,426	9,773	78,287
Anteil 2020 an Gesamtausfällen	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	0,08%	0,19%	0,05%	0,02%

Tabelle 3: Ausfall-km nach geforderten Ursachen inkl. Anteil am Gesamt-Ausfall für 2020 (Quelle: DB AG)

	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt
Oberleitungsstörungen 2021	0	134,654	283,703	461,351	320,714	15,658	0	0	320,099	126,498	1420,938	0	3083,615
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	0,00%	0,42%	1,49%	2,31%	1,91%	0,04%	0,00%	0,00%	0,20%	0,31%	3,49%	0,00%	0,50%
Störungen in der Leit- und Sicherungstechnik 2021	7226,56	8637,884	3369,927	3449,764	1893,809	11789,552	3231,227	6501,974	6462,612	3733,527	5385,063	2899,181	64581,08
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	25,59%	27,22%	17,69%	17,28%	11,25%	30,90%	11,83%	4,26%	4,00%	9,17%	13,23%	8,14%	10,54%
Triebfahrzeugstörungen 2021	6390,629	8344,456	5825,452	6612,114	6044,026	7072,956	9706,165	4950,662	5929,319	9501,927	7446,228	6647,275	84471,209

Anteil 2021 an Gesamtausfällen	22,63%	26,29%	30,58%	33,12%	35,91%	18,54%	35,53%	3,24%	3,67%	23,33%	18,29%	18,66%	13,78%
fehlende Fahrzeuge 2021	154,64	148,518	189,452	38,66	201,223	0	185,373	1138,62	919,877	609,863	245,713	254,298	4086,237
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	0,55%	0,47%	0,99%	0,19%	1,20%	0,00%	0,68%	0,75%	0,57%	1,50%	0,60%	0,71%	0,67%
Witterung 2021	2177,901	664,273	0	0	0	6704,128	768,069	27,25	0	5714,682	68,897	0	16125,2
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	7,71%	2,09%	0,00%	0,00%	0,00%	17,57%	2,81%	0,02%	0,00%	14,03%	0,17%	0,00%	2,63%
behördliche Anordnungen 2021	4100,267	2503,342	1118,041	951,749	1675,071	1344,254	579,085	551,089	1447,195	1744,111	3211,052	1646,459	20871,715
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	14,52%	7,89%	5,87%	4,77%	9,95%	3,52%	2,12%	0,36%	0,89%	4,28%	7,89%	4,62%	3,41%
Fremdeinwirkung 2021	2474,388	2229,357	3214,246	2668,287	2641,956	3262,718	6083,374	7117,601	7393,44	2992,266	5909,36	11044,635	57031,628
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	8,76%	7,02%	16,87%	13,37%	15,70%	8,55%	22,27%	4,66%	4,57%	7,35%	14,52%	31,00%	9,31%
gefährliche Ereignisse 2021	1858,684	629,943	1406,677	956,65	833,545	2952,696	466,05	3221,317	822,416	705,236	1773,679	798,329	16425,222
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	6,58%	1,99%	7,38%	4,79%	4,95%	7,74%	1,71%	2,11%	0,51%	1,73%	4,36%	2,24%	2,68%
verspätet eingetroffener Zug (Wendeverspätung) am Endbahnhof 2021	0	5,958	20,814	0	37,276	0	0	7,586	8,657	0	23,832	0	104,123
Anteil 2021 an Gesamtausfällen	0,00%	0,02%	0,11%	0,00%	0,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,06%	0,00%	0,02%

Tabelle 4: Ausfall-km nach geforderten Ursachen inkl. Anteil am Gesamt-Ausfall für 2021 (Quelle: DB AG)

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel,
Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/782 –**

Kanalsteuer-Verordnung

**(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf
Bundestagsdrucksache 19/3808)**

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf Bundestagsdrucksache 19/3808 beantwortete die Bundesregierung die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD wie folgt: „Eine Inkraftsetzung der Kanalsteuer-Verordnung ist für die laufende Legislaturperiode geplant“. „Anknüpfend an Überlegungen zur Seelotsenausbildung wird derzeit u. a. geprüft, inwieweit bei den Kanalsteuern die Änderungen durch die neue Seelotsenausbildung und des Seelotsgesetzes in der Verordnung zu berücksichtigen sind und inwieweit den Entwicklungen des maritimen Umfeldes hinsichtlich der Ausbildung nautischen Nachwuchses in der Kanalsteuer-Verordnung Rechnung zu tragen ist“ (Antwort zu den Fragen 2 und 3).

1. Welche Hinderungsgründe bestehen seitens der Bundesregierung, die Kanalsteuer-Verordnung in Kraft zu setzen?
2. Ist es zutreffend, dass der Verordnungsentwurf, der mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Kiel, dem Verein der Kanalsteuerer e. V. und den Vertretern von Verbänden erarbeitet wurde, der Bundesregierung seit dem 3. Dezember 2015 vorliegt?
3. Kann sich die Bundesregierung den in der 19. Wahlperiode erarbeiteten Entwurf zu eigen machen, und wenn ja, wann gedenkt die Bundesregierung, eine Kanalsteuer-Verordnung in Kraft zu setzen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf einer Kanalsteuer-Verordnung wird innerhalb der Bundesregierung im engen Austausch mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und dem Verein der Kanalsteuerer erarbeitet. Zunächst soll der Erlass der Rechtsverordnung mit einer Ergänzung der gesetzlichen Vorschriften über das Kanalsteuerwesen verknüpft werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/787 –**

Zum Einfluss von 5G und der Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern und Wetterradaren auf die Flugsicherheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Fachleute der Bundesluftfahrtverwaltung der Vereinigten Staaten FAA (Federal Aviation Administration) befürchten, die 5G-Technik könnte zu Interferenzen und Störungen von Flugzeugelektronik im Landeanflug führen (vgl. <https://www.it-daily.net/shortnews/32067-5g-in-der-naeche-von-flughaefen-at-t-und-verizon-lenken-ein>). Die US-amerikanischen Mobilfunkanbieter AT&T und Verizon wollen aus diesem Grund den Behörden entgegenkommen und bieten an, bis zu einer abschließenden Klärung in der Nähe bestimmter Flughäfen den Einsatz der neuen Signale sechs Monate lang auszusetzen (ebd.).

In Deutschland will der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz kurzfristige zusätzliche Flächenpotenziale für Wind an Land erschließen, etwa auch, indem Abstände zu sogenannten Drehfunkfeuern und Wetterradaren verringert werden sollen (vgl. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article236141720/Habeck-will-umfassende-Sofortmassnahmen-fuer-mehr-Klimaschutz.html>).

1. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Einsatz der 5G-Technologie Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?

Vor Zuweisung eines Frequenzbereiches an einen Funkdienst werden mögliche Störungen anderer Funkdienste in dem betreffenden und den benachbarten Frequenzbereichen untersucht. Daher sind nach Kenntnis der Bundesregierung keine schädlichen Störungen des Flugfunkdienstes oder des Flugnavigationsfunkdienstes durch andere Funkdienste zu erwarten.

2. Welche Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern sind nach Kenntnis der Bundesregierung beabsichtigt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Innerhalb des Anlagenschutzbereichs nach § 18a des Luftverkehrsgesetzes unterliegt ein Bauvorhaben einer Einzelfallprüfung, um die sichere Luftverkehrsabwicklung nicht zu gefährden. Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt wurde gebeten zu untersuchen, wie sich Windkraftanlagen und andere Hindernisse in unterschiedlichen Entfernungen auf die Qualität des Navigationssignals von Drehfunkfeuern auswirken.

3. Welche Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren sind nach Kenntnis der Bundesregierung beabsichtigt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Prüfungen bezüglich einer Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren sind noch nicht abgeschlossen.

4. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?

Technische Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen sind nicht erkennbar.

5. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?

Die Navigationssignale von Drehfunkfeuern werden an Bord von Luftfahrzeugen ausgewertet, um eine Positionsbestimmung des Luftfahrzeugs zu ermöglichen. Diese Navigationssignale können durch Hindernisse wie Windkraftanlagen gestört werden. Um eine bestimmte Positionsgenauigkeit zu gewährleisten, hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation Regelungen erlassen, die die zulässigen Toleranzen für das Signal von Drehfunkfeuern vorgeben, welche für eine sichere Luftverkehrsabwicklung eingehalten werden müssen.

6. Wurde oder wird nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, ob sich durch Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern deren Wirkungsweise und Wirkungsgrad verändern?
7. Wurde oder wird nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, ob sich durch Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren deren Wirkungsweise und Wirkungsgrad verändern?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Hersteller hat dafür zu sorgen, dass Geräte und ortsfeste Anlagen nach dem Stand der Technik unter anderem so entworfen und hergestellt sind, dass sie gegen die zu erwartenden elektromagnetischen Störungen hinreichend unempfindlich sind. Insofern ist nicht mit einer Veränderung der Wirkungsweise oder

des Wirkungsgrades von Windrädern bei Verringerung des Abstands zu Funkanlagen zu rechnen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/829 –**

Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 7. Januar 2022 informierte die Autobahn GmbH darüber, dass die Talbrücke Rahmede auf der A45 gesprengt werden müsse (vgl. https://www.focus.de/finanzen/news/talbruecke-rahmede-auf-a45-super-gau-schrott-bruecke-auf-wichtiger-autobahn-stuerzt-eine-ganze-region-in-die-krise_id_39877512.html).

Wenig später teilte die Geschäftsführung der Autobahn GmbH mit, dass von einer Verdopplung der Anzahl der zu erneuernden Brücken pro Jahr auszugehen ist. Demnach sollten jährlich 400 statt bisher 200 Brücken saniert werden (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/autobahngesellschaft-bruecken-verkehr-bau-101.html>).

Der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer kündigte im August 2018 an, dass ein verbessertes Kontrollsystem für die Brücken etabliert werden soll (vgl. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.nach-unglueck-in-genua-verkehrsminister-scheuer-plant-bruecken-tuev-fuer-deutschland.8684a05f-d848-4685-b960-efd234600982.html>). Bis Ende 2018 sollte ein weiterentwickelter Prüfungsindex vorliegen, der in der Presse auch als „Brücken-TÜV“ betitelt wurde (ebd.).

Bei den Modernisierungsprojekten wurde die A45 im September 2021 nicht als besonders sanierungswürdig erwähnt. Ebenso wurde im offiziellen Zustandsnoten-Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2019 die Talbrücke Rahmede nicht als mangelhaft erwähnt. So erhielt die A45/TB Rahmede unter der Bewertungsnummer 4711701 die Zustandsnote 3 (vgl. https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Zustandsnoten.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

Im Bundeshaushaltsgesetz sind demnach für 2022 knapp 1,6 Mrd. Euro für die Sanierung eingeplant. Im Jahr 2023 sind nach jetzigem Stand rund 1,62 Mrd. Euro vorgesehen (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/sonderprogramm-bruecken-link.html#:~:text=Davon%20flie%C3%9Fen%20in%20die%20Br%C3%BCkenerhaltung,rund%201%2C62%20Milliarden%20Euro.&text=Die%20Zuordnung%20der%20Mittel%20erfolgt,Baurecht%20erh%C3%A4lt%2C%20auch%20finanziert%20wird>).

1. Wie viele Autobahnbrücken wurden seit 2018 in Deutschland modernisiert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Nachfolgend sind Bauwerke erfasst, bei denen entweder der Überbau oder das gesamte Tragwerk erneuert wurde. Nicht erfasst sind Bauwerke, die im Bestand verstärkt und somit ebenfalls zukunftsfähig hergerichtet werden konnten.

2018: 205 Brücken-Teilbauwerke,

2019: 162 Brücken-Teilbauwerke,

2020: 58 Brücken-Teilbauwerke,

2021: 122 Brücken-Teilbauwerke.

2. Wie erklärt die Bundesregierung, dass der Zustandswert der A45/TB Rahmede erheblich von der Wirklichkeit abweicht, ist der Substanzverlust erst seit der Bewertung 2019 eingetreten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Erwägt die Bundesregierung, das Bewertungsverfahren zu überarbeiten, damit in Zukunft solche Fehleinschätzungen nicht mehr auftreten?
4. Kann ausgeschlossen werden, dass andere Autobahnbrücken mit Note 3 oder schlechter im ähnlich schlechten Zustand wie die ehemalige Talbrücke auf der A45 sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sowohl Zustandsnote als auch Traglastindex beschreiben unterschiedliche Zusammenhänge, korrelieren deshalb nicht zwingend. Sie sind jedoch beide geeignet, Handlungsbedarf für Instandsetzungen und/oder Ertüchtigungen bzw. Modernisierung aufzuzeigen. Weitere Bauwerke mit einer Zustandsnote von 3,0 und höher sowie einem Traglastindex von V können der öffentlich zugänglichen Brückenstatistik entnommen werden (abrufbar unter: https://www.bast.de/DE/Ingenieurbau/Fachthemen/brueckenstatistik/bruecken_hidden_node.html).

5. Plant die Bundesregierung, zusätzliche Mittel für die Autobahnbrückensanierungen bereit zu stellen, und wenn ja, wie hoch?
6. Wie hoch werden die voraussichtlichen Kosten (bitte nach Jahren aufschlüsseln) für Autobahnbrückensanierungen des Bundes bis 2025 sein?
7. Sind die derzeit steigenden Erstellungskosten im Tiefbau bereits eingepreist (vgl. <https://www.bgvht.de/pressemitteilungen/kostenexplosion-bei-baumaterialien-baufirmen-bleiben-oft-auf-den-mehrkosten-sitzen/#:~:text=Die%20Baumaterialpreise%20steigen%20innerhalb%20eines,Fassaden%20kosten%20gut%2025%20%25%20mehr>)?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr plant in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung der Preisindizes eine weitere Erhöhung der Erhaltungsmittel, auch für die Autobahnbrücken.

Die Bundeshaushalte 2022 und 2023 befinden sich derzeit in Aufstellung. Verbindliche Aussagen zu den neuen Ansätzen der Erhaltungsmittel können erst im Anschluss getroffen werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/860 –**

Insolvenz der Pella-Sietas-Werft

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Werft Pella Sietas GmbH, Deutschlands ältestes, im Jahr 1635 gegründetes, Schiffbauunternehmen in Hamburg-Neuenfelde, musste nach einer Insolvenz im Jahr 2011 im Juli 2021 abermals Insolvenz anmelden (vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburger-Pella-Sietas-Werft-Juristisches-Nachspiel-droht,sietas216.html>). Die Muttergesellschaft Open JSC Pella Group mit Sitz in St. Petersburg, Russland, verpflichtete sich mit der Übernahme im Jahr 2014, den an der Este-Mündung gelegenen Betriebsstandort in Hamburg-Neuenfelde für mindestens acht Jahre weiterzuführen (vgl. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/insolvente-hamburger-traditionswerft-sietas-verkauft-a-952582.html>).

1. Wurden seitens der Bundesrepublik Deutschland oder einer in ihrem Eigentum stehenden Kreditanstalt Beihilfen oder Darlehen zwischen 2014 und 2022 an die Pella Sietas GmbH ausgereicht, und wenn ja, in welcher Höhe, und wurden diese zurückgezahlt?

Der Bundesregierung sind keine der vom Fragesteller genannten Beihilfen oder Darlehen bekannt.

2. Wurden seitens der Bundesagentur für Arbeit Beihilfen oder Zuschüsse gewährt, und wenn ja, in welcher Höhe?

Bei der Angabe von konkreten Leistungen der Bundesagentur für Arbeit an die Firma Pella Sietas GmbH handelt es sich um schützenswerte Informationen im Interesse des Unternehmens. Unter Abwägung zwischen dem Auskunftsanspruch des Deutschen Bundestages einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Unternehmens andererseits hat die Bundesregierung die abgefragten Informationen als Verschlussache „VS – Vertrau-

lich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt.*

3. Wurden die seitens des Käufers der Sietas-Werft zugesagten Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von rund 15 Mio. Euro vollständig geleistet (vgl. Quelle Spiegel in der Vorbemerkung der Fragesteller)?

Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

4. War die Schiffbarkeit der Este zwischen Elbmündung und Werftstandort dauerhaft gegeben, sodass eine Nichtbefahrbarkeit als Insolvenzgrund ausscheidet?

Für den Erhalt der Schiffbarkeit der Este-Zufahrt für die durchgängige Schifffahrt wird diese zweimal im Jahr auf Wassertiefen von Seekartennull -0,60 Meter (Normalhöhennull -2,50 Meter) unterhalten. Im Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurden diese Unterhaltungsbaggerungen terminlich mit den Anforderungen der Werft abgestimmt.

5. Wenn Baggergenehmigungen für die Werftbereiche und die Dockgrube vorgelegen haben, wie das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf ein Schreiben des damaligen Abgeordneten Andreas Mrosek am 14. August 2020 antwortete, in wessen Verantwortung fällt die Freihaltung der Zufahrten zu den Liegeplätzen sowie seeseitig zum Werftgelände mit der Dockgrube?

Die Unterhaltung der Zufahrten, der Liegeplätze sowie des Werfthafens mit der Dockgrube obliegt dem Werftbetreiber.

* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel,
Wolfgang Wiehle, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/907 –**

Leerflüge zum Slot-Erhalt aufgrund der EU-Slot-Vorschriften

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Angaben der Lufthansa AG werden täglich rund 100 unnötige, kaum ausgelastete Flüge durch diese Luftverkehrsgesellschaft durchgeführt, um die wichtigen Start- und Landerechte zu behalten (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/geisterflugstreit-zwischen-lufthansa-und-der-eu-101.html>). Insgesamt sollen im Winterflugplan 18 000 unnötige Flüge durchgeführt worden bzw. geplant sein (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/lufthansa-fuehrt-18-000-sinnlose-fluege-fuer-startslot-rechte-durch-17704976.html>).

Die zu pandemiefreien Zeiten geforderte Slot-Quote von 80 Prozent wurde zunächst ausgesetzt und im Sommer 2021 auf 25 Prozent festgelegt, um zu verhindern, dass Fluggesellschaften gezwungen sind, Flüge ausschließlich zum Zweck der Beibehaltung von Zeitnischen durchzuführen. Zum Winterflugplan 2021/2022 wurde diese Quote wieder auf 50 Prozent angehoben. Für den Sommerflugplan 2022 soll sie auf 64 Prozent erhöht werden (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/leere-flugzeuge-in-der-luft-der-streit-geht-weit-er,Std1ERb>).

Die Lufthansa AG wirft der EU-Kommission vor, dass sie mit bürokratischen Slot-Vorschriften die Fluggesellschaften zu umweltschädlichen Leer- oder „Geisterflügen“ zwingt (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/lufthansachef-im-interview-33-000-fluege-wegen-omikron-gestrichen17698894>).

1. Hat die Bundesregierung Informationen darüber, wie viele Starts und wie viele Landungen im Jahr 2021 nur aus Gründen des Slot-Erhalts an deutschen Verkehrsflughäfen stattgefunden haben (bitte ausführen)?
2. Sind nach Auffassung der Bundesregierung nicht ausgelastete und maßgeblich aufgrund der EU-Slot-Vorschriften durchgeführte Flüge aus Gründen des Lärmschutzes und der CO₂-Reduktion zu vermeiden?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung auf die EU-Kommission einzuwirken, die Slot-Vorschriften zu ändern?
4. Hält die Bundesregierung ggf. eine Aussetzung der Quote, nach der eine Luftverkehrsgesellschaft ihre Slots nutzen muss, bis zum Ende der Corona-Maßnahmen für sinnvoll?
5. Welche Handlungsspielräume zu Verringerung der Quote, nach der die Luftverkehrsgesellschaften ihre Slots nutzen müssen, sieht die Bundesregierung bis zum Ende der Corona-Maßnahmen ggf.?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Berichte des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an den Verkehrsausschuss auf den Ausschussdrucksachen 20(15)10 und 20(15)11 verwiesen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/981 –**

Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach einem Brand ist der Autotransporter „Felicity Ace“ bei den Azoren gesunken (vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/felicity-ace-der-frachter-mit-tausenden-vw-luxusautos-sinkt-vor-den-azoren/28119010.html>).

An Bord sollen sich sehr viele Elektroautos befunden haben, die mit Lithium-Ionen-Batterien betrieben wurden. Seit 2002 gab es acht größere Zwischenfälle auf Autotransportern, im Durchschnitt alle zweieinhalb Jahre einen (vgl. <https://www.autoweek.com/news/industry-news/a39181217/felicity-ace-ship-fire-is-out-but-why-do-car-carriers-have-such-trouble/>).

1. Ist die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines Brandes dieser Dimension zur Bekämpfung in deutschen See- und Binnenrevieren vorbereitet, und wenn ja, wie?
2. Hat die Bundesrepublik Deutschland genügend eigene Kapazitäten, um derartige Schiffsbrände in deutschen Seegebieten und Revieren zu löschen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesrepublik Deutschland ist auf komplexe Schadenslagen vorbereitet. Mit der Einrichtung des Havariekommandos am 1. Januar 2003 haben sich der Bund und die Küstenländer gegenseitig verpflichtet, Vorsorge- und Abwehrmaßnahmen bei Unfällen auf See, insbesondere bei komplexen Schadenslagen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer, durch ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte durchzuführen und an Maßnahmen zur Brandbekämpfung, zu technischen Hilfeleistung und zur Verletztenversorgung auf See mitzuwirken. Das Havariekommando hat seitdem erfolgreich eine Vielzahl maritimer Brandlagen in Nord- und Ostsee

bewältigt. Hierfür werden speziell für die Schiffbrandbekämpfung ausgebildete und ausgerüstete Einheiten vorgehalten.

Diese Maritime Incident Response Group -firefighting (MIRG FiFi) werden durch die vertraglich eingebundenen Feuerwehren entlang der Küste gestellt. Die MIRG-FiFi- Teams sind strategisch ausgewogen an den festgelegten Standorten der Feuerwehren an Nord- und Ostsee verteilt. Als primäres Transportmittel wird ein speziell für solche Transporte ausgerüsteter Hubschrauber der Bundespolizei vorgehalten. Des Weiteren unterstützen die bundeseigenen Mehrzweckschiffe ARKONA, SCHARHÖRN, NEUWERK und MELLUM, u. a. mit festverbauten Löscheinrichtungen, im Brandfall.

3. Sind der Bundesregierung Empfehlungen der International Maritime Organization (IMO) bekannt, um solche Brände zu bekämpfen?

Ja.

4. Ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Veränderungen der Brandlasten durch Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien, die das Risiko eines Totalverlusts des Schiffes erhöhen können?

Bereits im Jahr 2013 wurde eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegebene Studie zum Brandschutz bei der Beförderung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb auf RoRo- und RoPax-Schiffen veröffentlicht (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/brandschutz-roro-schiffen.pdf?__blob=publicationFile). Die Ergebnisse der Studie fließen zusammen mit den Ergebnissen anderer nationaler und europäischer Forschungsprojekte (z. B. ALBERO oder LASH FIRE), an denen das BMDV ebenfalls beteiligt ist, in die Überarbeitung der international verbindlichen Brandschutzvorschriften ein.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/919 –

Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Thema Lärmsanierung, das heißt, ein besserer Schutz von Anwohnern gegen die von Zügen, besonders des Schienengüterverkehrs, verursachten Abroll- und Bremsgeräusche durch passive Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, nimmt eine hohe Priorität ein. In den vergangenen 20 Jahren sind hierfür rund 1,7 Mrd. Euro aufgewandt worden. Hinsichtlich der Qualität verbauter Lärmschutzwände gibt es zwischen Herstellern, Bauunternehmen, Gutachtern und der DB Netz AG unterschiedliche Einschätzungen (vgl. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-pfuschvorwuerfe-gegen-zulieferer-gefahr-fuer-leib-und-leben-a-b777d280-3774-411c-a-bcf-f6c6cd3983f4>).

1. Wie hoch waren die Investitionen der DB Netz AG in passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände u. a. in den Jahren 2011 bis 2021?
2. Wie viele Kilometer Bahnstrecken wurden im Zeitraum von 2011 bis 2021 „lärmsaniert“, und wie viele davon erfolgten aufgrund genehmigungsrechtlicher Auflagen und wie viele aufgrund freiwilliger Maßnahmen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung will Schienenlärm an Bestandstrecken des deutschen Schienennetzes weiter senken: Bis zum Jahr 2030 soll die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner an den Bahnstrecken entlastet werden. So soll die Akzeptanz der Menschen für das Verkehrsmittel Bahn gesteigert werden, damit mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene verlagert werden kann.

Es wird auf die Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schienen-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>).

Von 2011 bis 2021 wurden 61 060 500 Euro Baukosten für passive Lärmschutzmaßnahmen der Lärmsanierung und 939 836 900 Euro Baukosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen investiert. Von 1999 bis 2015 wurden 1 529 Streckenkilometer lärmsaniert, von 2015 bis 2021 2 110 Streckenkilometer. Für den Bereich der Lärmvorsorge liegen keine Zahlen vor. Diese werden im Kostenrahmen der einzelnen Vorhaben des Bedarfsplans oder der Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz abgebildet.

3. Wurden diese Investitionen durch Eigenmittel der DB Netz AG getätigt oder handelt es sich überwiegend um seitens des Bundes zur Verfügung gestellte Drittmittel (z. B. Baukostenzuschüsse)?

Bei der Lärmsanierung finanziert der Bund entsprechend der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ die zuwendungsfähigen Kosten der aktiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzwände) zu 100 Prozent, die der passiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) zu 75 Prozent. Für die Planungs- und Verwaltungskosten wird ein Zuschlag von 18 Prozent auf die zuwendungsfähigen Baukosten gewährt.

Bei Maßnahmen der Lärmvorsorge richtet sich die Kostentragung nach den Vorgaben des jeweiligen Fördergesetzes bzw. der darauf basierenden Finanzierungsvereinbarungen. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgt die Finanzierung erforderlicher Lärmvorsorgemaßnahmen anteilig durch den Bund und das Land. Bei Vorhaben nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz innerhalb der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung tragen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) einen Eigenanteil in Höhe von derzeit 5 Prozent. Bei Vorhaben nach der Rahmenfinanzierungsvereinbarung 2020 tragen die EIU in Abhängigkeit des Charakters der Maßnahmen einen Eigenanteil von bis zu 15 Prozent.

4. Wurde seitens einer Bundesbehörde ein Monitoring über die Qualität der gelieferten Produkte, Erfüllung der Ausschreibungskriterien und Ergebnisse der Maßnahmen durchgeführt?

Lärmschutzwandelemente im Bereich der Eisenbahninfrastruktur bedürfen unter technischen Gesichtspunkten der Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Für die Zulassung der Lärmschutzwandelemente sind Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Materialermüdung zu ermitteln und nachzuweisen.

Eisenbahnanlagen müssen sicher gebaut und jederzeit in betriebssicherem Zustand gehalten werden. Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben inspizieren und warten die Infrastrukturbetreiber ihre Anlagen eigenverantwortlich.

5. Ist der Bundesregierung ein Gutachten zur Qualitätsbestimmung von gelieferten und verbauten Produkten des Herstellers F. bekannt, das seitens der DB Netz AG beauftragt und im Jahr 2021 von Prof. Dr. H. der RWTH Aachen erstellt wurde (vgl. Link in der Vorbemerkung der Fragesteller)?

6. Leitet die Bundesregierung einen Handlungsbedarf aus dem Ergebnis des Gutachtens ab (vgl. Frage 5)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Elemente der Fa. Forster sind seit dem Jahr 2010 für die Verwendung an Strecken der Eisenbahnen des Bundes zugelassen. Im Jahr 2015 wurden sie erneut geprüft; dabei haben sich die Erkenntnisse der Zulassungsversuche bestätigt. Unabhängig hiervon hat der Hersteller die Elemente weiter optimiert.

Den genannten Bericht der RWTH Aachen aus 2019 hat das EBA bewertet. Es hat sich kein Handlungsbedarf ergeben.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der DB Netz AG die Compliance-Abteilung oder die interne Revision mit Ausschreibungen und Lieferverträgen befasst war, und wenn ja, was ist das Ergebnis?
8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Vorbehalte von Unternehmen, die mit der Montage der gelieferten Lärmschutzwände beauftragt worden sind, gegen bestimmte Produkte und Hersteller, und wenn ja, sind Informationen der Fragesteller zutreffend, dass aufgrund der Qualität gelieferter Produkte vor einer „Gefahr für Leib und Leben der am Schienenverkehr Beteiligten und der unmittelbaren Anwohner“ gewarnt worden ist (vgl. Link in der Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

9. Gab es seitens der DB Netz AG Haftungsfreistellungen oder ähnliche Zugeständnisse für Unternehmen, die mit der Montage von Lärmschutzwänden beauftragt worden sind?
10. Ist seitens der DB Netz AG der Vorstand der DB AG über die Thematik informiert worden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle,
Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/984 –**

Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. Februar 2022 befuhr das Containerschiff „Mumbai Maersk“, Länge 399 m, Breite 58 m, der dänischen Reederei Maersk von Rotterdam kommend vermutlich das Verkehrstrennungsgebiet Terschelling-German Bight (vgl. <https://www.vesselfinder.com/de/vessels/MUMBAI-MAERSK-IMO-9780471-MMSI-219039000>). Nördlich der ostfriesischen Insel Wangerooge kam es am 2. Februar 2022 zur Grundberührung. Mit Hilfe mehrere Schlepper und bei Hochwasser konnte der Containerrieser befreit werden (vgl. <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/containerschiff-mumbai-maersk-wattenmeer-wangerooge-havarie-100.html>). Die Wasserschutzpolizei teilte inzwischen mit, dass ein Drehmanöver ursächlich sein soll (vgl. www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/irrtum-beim-navigieren-beim-drehmanoever-ist-die-mumbai-maersk-havariert-17824022.html).

Nach dem Seeunfall der „MSC Zoe“ (1. bis 2. Januar 2019) forderte die Fraktion der AfD in einem Antrag auf Bundestagsdrucksache 19/7431, die Anlaufbedingungsverordnung so zu ändern, dass Schiffe mit diesen Größendimensionen grundsätzlich den Seeweg über das Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach zu nehmen haben (vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/080/1908010.pdf>).

1. Welche genaue Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarieort der „Mumbai Maersk“ (Längen- und Breitengrad)?

Die Position der Mumbai Maersk zum Zeitpunkt der Strandung war 53°51.1' N
° 007°53.6' E.

2. War nach Kenntnis der Bundesregierung zum Havariezeitpunkt ein Weser-Lotse an Bord der „Mumbai Maersk“?

Ja.

3. Hat die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung im betonten Weser-Fahrwasser gedreht, wenn ja, wie oft?
4. Wurde das Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung von der Revierzentrale zum Drehen aufgefordert, wenn ja, warum?
5. War nach Kenntnis der Bundesregierung der vorgesehene Liegeplatz für die „Mumbai Maersk“ belegt?
6. Wurde die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung aufgefordert, anzulaufen, und wurde diese Order wieder geändert?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Mumbai Maersk ein entgegenkommendes Schiff zunächst passieren lassen musste, entschloss sich der Kapitän im Einvernehmen mit dem Lotsen, dem Radarlotsen und der Verkehrszentrale, den Kurs wieder in Richtung See zu ändern, um nach Freiwerden des Liegeplatzes wieder in direkter Fahrt nach Bremerhaven zu gehen. Nachdem er die Freigabe des Liegeplatzes bekam, drehte er wieder auf den Gegenkurs in Richtung Bremerhaven. Hierbei geriet das Schiff außerhalb des Fahrwassers auf Grund.

7. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass die „Mumbai Maersk“ auf eine Verbringstelle für Baggergut gestrandet ist?

Die Mumbai Maersk kam außerhalb des Fahrwassers auf einer natürlich flachen Stelle fest. Diese ist auch eine Verbringstelle.

8. War nach Kenntnis der Bundesregierung der Notschlepper „Nordic“ im Einsatz, wenn nicht, warum nicht?

Die Nordic war aufgrund eines Werftaufenthalts nicht im Einsatz.

9. Kamen nach Kenntnis der Bundesregierung niederländische Bergungsschlepper zum Einsatz, wenn ja, warum?

Die Reederei Maersk beauftragte eine niederländische Bergungsfirma mit dem Freischleppen der Mumbai Maersk. Auf Grundlage des mit dem Havariekommando abgestimmten Bergungskonzepts kamen niederländische Schlepper zum Einsatz.

10. Welchen Tiefgang hatte die „Mumbai Maersk“ zum Zeitpunkt der Havarie nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Tiefgang betrug 12,80 m.

11. Wurde die Mumbai Maersk nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor dem ersten Bergungsversuch geleichtert oder erst vor dem zweiten?

Vor dem zweiten Bergungsversuch wurde Ballastwasser aus der Mumbai Maersk geleichtert.

12. Bestand nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes aufgrund auftretender Biege- und Torsionsmomente?

Eine Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffes bestand nicht.

13. Welches GM (Abstand zwischen Gewichtsschwerpunkt G und Metazentrum M) hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarist zum Zeitpunkt der Havarie, und welches GM hatte er nach der Leichterung?

Nach vorliegenden Informationen hatte der Havarist nach der Leichterung ein GM von 6,08 m.

14. Untersuchten nach Kenntnis der Bundesregierung Taucher in Bremerhaven die Außenhaut des Unterwasserschiffes?

Ist der Havarist vom Kurs abgekommen, und wenn ja, sind der Bundesregierung Gründe dafür bekannt?

Dies ist Gegenstand der laufenden Unfallursachenermittlung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

15. Auf welche Summe beliefen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bergungskosten?

Die Bergungskosten sind Bestandteil des zwischen der Reederei und dem Bergungsunternehmen geschlossenen privatwirtschaftlichen Vertrags.

16. Plant die Bundesregierung, die Anlaufbedingungsverordnung für Seeschiffe dieser Größendimensionen grundsätzlich zu überdenken, wie von Fraktionen des Deutschen Bundestages gefordert (vgl. Bundestagsdrucksachen 19/7431, 19/27121 u. a.), um derartige Situationen zukünftig auszuschließen (bitte ausführen)?

Der Unfall der Mumbai Maersk ereignete sich in der finalen Ansteuerung des Seehafens Bremerhaven. Die Routenwahl in der deutschen Bucht spielte bei dieser Havarie keine Rolle. Eine Anpassung der Anlaufbedingungsverordnung ist nicht vorgesehen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Gereon Bollmann, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/917 –**

Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Thyssenkrupp AG soll einen Verkauf der Marine Systems GmbH mit den Standorten Kiel, Hamburg, Bremen und Emden planen. Insbesondere der Werftstandort Kiel ist bedeutsam für Deutschlands maritime Wirtschaft und für die deutsche maritime Rüstungswirtschaft (vgl. <https://www.ln-online.de/Nachrichten/Wirtschaft/Wirtschaft-im-Norden/ThyssenKrupp-Alarmstimmung-bei-TKMS-Werft-Kiel-droht-ein-Verkauf>). Der Kieler Werftstandort beschäftigt mehr als 3 000 Mitarbeiter und ist einer der größten Arbeitgeber in Kiel. Eigentümer und Arbeitnehmer haben sich unlängst auf einen Beschäftigungssicherungsvertrag bis 2029 geeinigt (vgl. <https://www.kn-online.de/Nachrichten/Wirtschaft/Kiel-ThyssenKrupp-will-Kieler-Werft-umstrukturieren-Angst-vor-Verkauf>).

1. Wäre ein Verkauf der Sparte Marine Systems der Thyssenkrupp AG von einer Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz sowie des Bundesministeriums der Verteidigung abhängig?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat im Rahmen der sektorspezifischen Investitionsprüfung ein Prüfrecht, wenn ein Ausländer eine Beteiligung an einem inländischen Unternehmen erwirbt, das Güter im Sinne des Teils I Abschnitt A der Ausfuhrliste entwickelt bzw. herstellt. Das Prüfrecht besteht, wenn die erworbene Beteiligung 10 Prozent der Stimmrechte erreicht oder überschreitet. Prüfmaßstab ist, ob der Erwerb wesentliche Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland voraussichtlich beeinträchtigt.

2. Ist seitens der Konzernleitung oder der Arbeitsnehmervertretung die Befürchtung gegenüber dem Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck zum Ausdruck gebracht worden, dass durch eine restriktivere Haltung der Bundesregierung bei Rüstungsexporten die Beibehaltung von Produktionsstandorten in Deutschland gegenüber Wettbewerbern in anderen Ländern der EU derart nachteilig ist, dass die Produktion von U-Booten, Marineschiffen und Marinetechnik in Deutschland wirtschaftlich keinen mehr Sinn macht und somit auch der Verlust der Arbeitsplätze entsprechend in Kauf zu nehmen sei (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Eine solche Befürchtung ist nicht zum Ausdruck gebracht worden.

Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche bzw. deren Ergebnisse – einschließlich Telefonate und elektronischer Kommunikation – besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt (siehe dazu die Vorbemerkung der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/1174). Zudem werden Gesprächsinhalte nicht protokolliert. Alle diesbezüglichen Ausführungen bzw. Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen und sind somit möglicherweise nicht vollständig.

3. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung eine Neuausrichtung auf andere Produktionsfelder erwogen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine entsprechenden Erkenntnisse vor.

4. Spielt die Sicherung von Arbeitsplätzen bei der Entscheidung über die Genehmigung von Rüstungsexporten des maritimen Sektors für die Bundesregierung eine Rolle?

Über die Erteilung von Genehmigungen für Rüstungsexporte entscheidet die Bundesregierung im Einzelfall und im Lichte der jeweiligen Situation nach sorgfältiger Prüfung unter Einbeziehung außen- und sicherheitspolitischer Erwägungen. Grundlage hierfür sind die rechtlichen Vorgaben des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen (KrWaffKontrG), des Außenwirtschaftsgesetzes (AWG) und der Außenwirtschaftsverordnung (AWV) sowie die „Politischen Grundsätze der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern“ aus dem Jahr 2000, der „Gemeinsame Standpunkt des Rates der Europäischen Union vom 8. Dezember 2008 betreffend gemeinsame Regeln für die Kontrolle der Ausfuhr von Militärtechnologie und Militärgütern“ und der Vertrag über den Waffenhandel (Arms Trade Treaty).

Gemäß den Vorgaben der Politischen Grundsätze dürfen bei Entscheidungen über Ausfuhren in Drittländer beschäftigungspolitische Gründe keine ausschlaggebende Rolle spielen. Berücksichtigung findet, dass gemäß dem Strategiepapier der Bundesregierung zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie der Marineschiffbau als sicherheits- und verteidigungsindustrielle Schlüsseltechnologie anzusehen ist.

5. Hat die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH im Zeitraum von 2015 bis 2021 staatliche Fördermittel erhalten, und wenn ja, wie hoch waren diese Fördermittel?

Die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH hat nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum von 2015 bis 2021 keine Fördermittel erhalten.

Für wehrtechnische Forschung und Technologie (F&T) wurden im angefragten Zeitraum Forschungsaufträge in Höhe von 15,01 Mio. Euro an den Auftragnehmer Thyssenkrupp Marine Systems GmbH erteilt.

6. Hat die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH Corona-Hilfen erhalten, und wenn ja, wie hoch waren diese Hilfen?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Gewährung von Soforthilfen und Corona-Wirtschaftshilfen (d. h. Überbrückungshilfe I, II, III, III Plus, IV, November- und Dezemberhilfe, Neustarthilfe, Neustarthilfe plus und Neustarthilfe 2022) an die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH vor.

Für die Bundesprogramme Soforthilfe, Überbrückungshilfe I, II, III, III Plus, IV, November- und Dezemberhilfe, Neustarthilfe, Neustarthilfe plus und Neustarthilfe 2022 stellt der Bund die Mittel bereit. Zur Umsetzung der Programme wurden zwischen dem Bund und den Ländern inhaltsgleiche Verwaltungsvereinbarungen und Vollzugshinweise abgeschlossen. Demnach liegt die eigenverantwortliche Zuständigkeit für Bewilligungen, Auszahlungen und Rückforderungen der Hilfen bei den Ländern.

7. Wie hoch sind die von der Bundesregierung derzeit an die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH ausgereichten Aufträge, wie lang ist deren Laufzeit, und wie hoch sind die Auftragsvolumina?

Im Zeitraum von 2017 bis 2022 wurden 474 Verträge mit der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH geschlossen. Deren Laufzeit beträgt von unter einem Jahr bis zu rund 14 Jahren. Die Auftragsvolumina betragen zusammen rund 3 026,7 Mio. Euro brutto.

8. Plant die Bundesregierung, zukünftig Rüstungsgüter des maritimen Bereichs hauptsächlich bei ihren europäischen Partnerländern einzukaufen und damit die eigene Wirtschaftskraft zu schwächen?

Nein.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Wenzel Schmidt, René Bochmann, Martin Sichert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/1119 –**

Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Einführung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht im Gesundheitswesen (Berufsgruppen 81 und 82, Klassifikation der Berufe 2010) können viele dort Angestellte ihren Beruf ab Mitte März 2022 nicht mehr ausführen, wenn sie sich gegen eine Impfung gegen COVID-19 entschieden haben (vgl. <https://www.leonberger-kreiszeitung.de/inhalt.impfpflicht-im-gesundheitswesen-impfverweigerern-droht-kuendigung.0b3d5938-9832-4f2d-bfa0-b58d3618970a.html>). Dies wird sich verschärfend auf die ohnehin schwierige Lage in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen auswirken (vgl. https://www.t-online.de/nachrichten/panorama/id_91304626/kuendigungen-wegen-impfpflicht-drohen-arzt-das-ist-eine-katastrophe-.html).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fachkräftesicherung in der Pflege ist entscheidend für die Sicherstellung der gesundheitlichen und pflegerischen Versorgung der Bevölkerung. Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien legt deshalb (unter der Überschrift „Gesundheit und Pflege“) einen Schwerpunkt auf bessere Arbeits- und Ausbildungsbedingungen in der Pflege und entwickelt die bereits in der vergangenen Legislaturperiode von Bund, Ländern und relevanten Akteuren in der Pflege vereinbarten Maßnahmen weiter, um die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen in der Pflege sowie das Ansehen des Pflegeberufs zu fördern, so insbesondere eine bessere Personalausstattung, eine höhere Entlohnung auf Tarifniveau in der Altenpflege, die Modernisierung der Ausbildung, die Aufwertung des Pflegeberufes unter anderem durch mehr Befugnisse für Pflegefachkräfte sowie die Entlastung von Pflegekräften durch eine passgenaue Digitalisierung in der Pflege.

Dem Personal in den Gesundheitsberufen und Berufen, die Pflegebedürftige und Menschen mit Behinderungen betreuen, kommt auch eine besondere Verantwortung in der Corona-Pandemie zu, da es intensiven und engen Kontakt zu Personengruppen mit einem hohen Risiko für einen schweren, schwersten oder

gar tödlichen COVID-19-Krankheitsverlauf hat. Zur Prävention stehen gut verträgliche, wirksame Impfstoffe zur Verfügung. Impfungen gegen COVID-19 schützen die geimpfte Person vor schweren Krankheitsverläufen und Hospitalisierung oder gar tödlichem Verlauf. Zudem geht mit der Impfung ein reduzierteres Übertragungsrisiko einher. Daher ist eine sehr hohe Impfquote beim Personal in diesen Berufen besonders wichtig. Der Gesetzgeber hat dafür die einrichtungsbezogene Impfpflicht nach § 20a des Infektionsschutzgesetzes (IfSG) geregelt.

1. Wie viele Menschen, die 2021 beruflich in den von der im § 28b des Infektionsschutzgesetzes geregelten einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen tätig waren, haben sich bis heute arbeitsuchend gemeldet oder den Beruf gewechselt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
 - a) Sind der Bundesregierung die Gründe für die Aufgabe des Berufes von Angestellten bei von der einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen bekannt?
 - b) In welche Branchen sind die ehemals in von der einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen Beschäftigten gewechselt, sofern sie sich nicht arbeitsuchend gemeldet haben?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Angaben der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zu den Zugängen von Arbeitsuchenden aus einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung am ersten Arbeitsmarkt liegen basierend auf der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) vor. Die Auswertung bezieht sich auf den Rechtskreis des Dritten Buches Sozialgesetzbuch (SGB III), da eine Arbeitsuchendmeldung aus einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im SGB III erfolgt. Im Zeitraum von Dezember 2021 bis Februar 2022 meldeten sich demnach insgesamt rund 96 000 Personen aus einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Wirtschaftsabschnitt Q „Gesundheits- und Sozialwesen“ der WZ 2008 arbeitsuchend. Der Grund der Arbeitsuchendmeldung ist dabei jeweils nicht bekannt. Arbeitsuchende sind Personen, die eine Beschäftigung als Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer suchen. Dies gilt auch, wenn sie bereits eine Beschäftigung oder eine selbständige Tätigkeit ausüben. Eine bereits erfolgte Kündigung ist damit nicht zwangsläufig verbunden. Bei der Interpretation ist zudem zu berücksichtigen, dass in den Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens neben Pflegekräften auch Verwaltungspersonal, Reinigungspersonal und weiteres Personal tätig ist, das ebenfalls arbeitsuchend gemeldet sein kann.

Informationen darüber, wie viele Beschäftigte ab dem 16. März 2022 ihrer Tätigkeit in Anbetracht der einrichtungsbezogenen Impfpflicht nach § 20a IfSG nicht mehr oder nur eingeschränkt nachgehen können und sich aus diesem Grund arbeitsuchend gemeldet haben, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Auch Informationen, in welche Branchen vormals Beschäftigte des Gesundheits- und Sozialwesens womöglich aufgrund der einrichtungsbezogenen Impfpflicht wechselten, liegen nicht vor.

2. Wie haben sich die Arbeitslosenzahlen im Pflegebereich im Vergleich zu den letzten drei Jahren entwickelt (bitte nach Monaten und Branchen aufschlüsseln)?

In Tabelle 1 im Anhang ist dargestellt, wie viele Arbeitslose, die eine Tätigkeit der Berufsgruppe 813 „Gesundheits- und Krankenpflege, Rettungsdienst und Geburtshilfe“ und 821 „Altenpflege“ der Klassifikation der Berufe 2010 (KldB

2010) suchten, gemeldet waren. Ausgewiesen sind Angaben der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zu den Berichtsmonaten der letzten drei Jahre. Mittels Vorjahresvergleich können saisonale Effekte ausgeblendet werden. Hierbei wird der betrachtete Wert mit dem entsprechenden Wert des Vorjahres verglichen. In den Monaten Dezember 2021, Januar 2022 und Februar 2022 ist im Vergleich zum Vorjahr die Arbeitslosigkeit in den Berufsgruppen 813 und 821 zurückgegangen.

Eine Differenzierung nach Branchen kann nicht vorgenommen werden.

3. Wie viele Arbeitsstellen im Bereich der Alten- und Krankenpflege wurden in diesem Zeitraum von der Bundesagentur für Arbeit ausgeschrieben?

Angaben der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zum Zugang sowie zum Bestand an gemeldeten sozialversicherungspflichtigen Arbeitsstellen der Berufsgruppen 813 „Gesundheits- und Krankenpflege, Rettungsdienst und Geburtshilfe“ und 821 „Altenpflege“ der KldB 2010 können der Tabelle 2 im Anhang entnommen werden.

4. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. zu ergreifen, um eine Verschärfung des Personalmangels in Pflegeberufen zu verhindern?
5. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. zu ergreifen, um für einen Personalaufwuchs im Bereich der Pflege zu sorgen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der vergangenen Legislaturperiode wurde diesem Ziel insbesondere im Rahmen der Konzierten Aktion Pflege (KAP) Rechnung getragen, die von dem Bundesministerium für Gesundheit, dem Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Jahr 2018 ins Leben gerufen wurde. Zusammen mit den wichtigsten Akteuren in der Pflege wurden Maßnahmen zu den Themenbereichen Ausbildung, Personalmanagement, Arbeitsschutz und Gesundheitsförderung, innovative Versorgungsansätze und Digitalisierung, Gewinnung von Pflegekräften aus dem Ausland und Verbesserung der Entlohnungsbedingungen in der Pflege vereinbart. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen kann dem 2. KAP-Umsetzungsbericht vom August 2021 entnommen werden. Dieser enthält zudem Informationen über die dazu erfolgte Gesetzgebung: https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3_Downloads/K/Konzierte_Aktion_Pflege/KAP_Zweiter_Bericht_zum_Stand_der_Umsetzung_der_Vereinbarungen_der_Arbeitsgruppen_1_bis_5.pdf

Die von der Konzierten Aktion Pflege beschlossenen Maßnahmen werden derzeit von den beteiligten Akteuren umgesetzt.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien (unter der Überschrift „Gesundheit und Pflege“) sind darüber hinaus eine Vielzahl an weiteren Maßnahmen vereinbart, die darauf abzielen, die Arbeitsbedingungen in der Pflege attraktiver zu machen und dem Personalmangel in der Pflege entgegen zu wirken.

Zudem hat sich die 5. Pflegekommission am 5. Februar 2022 auf eine Erhöhung der Mindestlöhne in der Altenpflege nach Qualifikationsstufen verständigt. Danach sollen die Mindestlöhne in drei Schritten (am 1. September 2022, am 1. Mai 2023 und am 1. Dezember 2023) für Pflegehilfskräfte auf 14,15 Euro, für qualifizierte Pflegehilfskräfte auf 15,25 Euro und für Pflegefachkräfte

auf 18,25 Euro angehoben werden. Außerdem empfiehlt die Kommission einen Anspruch auf zusätzlichen bezahlten Urlaub über den gesetzlichen Urlaubsanspruch hinaus. Dieser Mehrurlaub soll bei Beschäftigten mit einer 5-Tage-Woche für das Jahr 2022 sieben Tage und für die Jahre 2024 und 2025 jeweils neun Tage betragen. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales wird die Empfehlungen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit in einer entsprechenden Verordnung bis zum 1. Mai 2022 umsetzen.

Darüber hinaus werden derzeit die gesetzlichen Regelungen zur tariflichen Entlohnung in der Altenpflege nach § 72 Absatz 3a und 3b des Elften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XI) sowie die gesetzlichen Vorgaben zur Personalbemessung in der stationären Altenpflege nach § 113c SGB XI umgesetzt.

6. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der beschlossenen Impfpflicht für Berufstätige in Pflegeberufen und einem möglichen Rückgang der Zahl der dort Beschäftigten?

Seit Einführung der COVID-19-Immunitätsnachweispflicht haben Beschäftigte, die in den von der einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen und Unternehmen tätig sind, die Pflicht, ihrem Arbeitgeber einen gültigen Immunitätsnachweis vorzulegen. Bei Nichtvorlage eines entsprechenden Nachweises hat die Leitung der jeweiligen Einrichtung oder des jeweiligen Unternehmens das zuständige Gesundheitsamt zu informieren. Das Gesundheitsamt wird den Fall untersuchen und die Person zur Vorlage des entsprechenden Nachweises auffordern. Wenn kein entsprechender Nachweis vorgelegt wird, kann das Gesundheitsamt der betroffenen Person gegenüber ein Betretungs- bzw. Tätigkeitsverbot aussprechen bzw. ein Bußgeldverfahren einleiten. Bis das Gesundheitsamt über den Fall entschieden hat und ggf. ein Betretungs- bzw. Tätigkeitsverbot ausgesprochen hat, ist eine Weiterbeschäftigung der betroffenen Person möglich. Nach Ausspruch eines entsprechenden Verbotes kann im Rahmen der Verhältnismäßigkeit als letztes Mittel auch eine Abmahnung und Kündigung in Betracht kommen. Ob die Voraussetzungen dafür im Einzelfall vorliegen, entscheiden im Streitfall die zuständigen Arbeitsgerichte.

Zur Frage, ob es aufgrund der Umsetzung der einrichtungsbezogenen Immunitätsnachweispflicht zu einem Rückgang der Zahl der Personen kommen wird, die in den davon erfassten Einrichtungen und Unternehmen beschäftigt sind, kann die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund der dargestellten Verfahrensabläufe keine Aussage treffen.

Auf Grundlage von vorliegenden Angaben zur Impf- und Genesenenquote in Pflegeheimen und Krankenhäusern kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Beschäftigten in diesen Einrichtungen bereits geimpft oder genesen ist. Dem 4. Bericht „Monitoring von COVID-19 und der Impfsituation in Langzeitpflegeeinrichtungen“ des Robert Koch-Instituts vom 21. März 2022 (https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/Impfen/ImpfungenAZ/COVID-19/Bericht4_Monitoring_COVID-19_Langzeitpflegeeinrichtungen.pdf?__blob=publicationFile) kann entnommen werden, dass der Anteil der Beschäftigten mit Grundimmunisierung bereits im Januar 2022 rund 90 Prozent betrug. Seit Erfassung von Impfquoten im Rahmen des Monitorings ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen (Ausgangswert rund 81 Prozent im Oktober 2021).

7. Ist der Bundesregierung bekannt, mit wie vielen Kündigungen bzw. Arbeitsfreistellungen oder Beurlaubungen bei denjenigen zu rechnen ist, die es ablehnen, sich der Impfung zu unterziehen?

Zu dieser Frage liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Mehrkosten durch drohende Kündigungen oder unbezahlte Freistellungen des betreffenden Personals auf den Steuerzahler zukommen?

Aufgrund des Inkrafttretens der einrichtungsbezogenen Impfpflicht am 16. März 2022 liegen derzeit zur Personalentwicklung noch keine zahlenbasierten Erkenntnisse vor. Daher kann auch zu etwaigen finanziellen Auswirkungen keine Aussage erfolgen.

Dabei ist auch zu bedenken, dass die einrichtungsbezogene Impfpflicht zu Vermeidung von zusätzlichen Folgekosten führen kann, da auch akute Erkrankungen und gesundheitliche Langzeitfolgen („Long COVID“) das Gesundheitssystem finanziell belasten würden. Zudem wird einer unmittelbar bzw. längerfristig zusammenhängenden Arbeitsunfähigkeit bei dem besonders belasteten Pflegepersonal entgegengewirkt.

9. Wie gedenkt die Bundesregierung, den drohenden Personalmangel und die damit verbundenen Mehrkosten zu kompensieren?

Zunächst wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5 und 8 verwiesen.

Sofern es in der Langzeitpflege pandemiebedingt im Einzelfall zu personellen Engpässen kommt, sind zugelassene Pflegeeinrichtungen nach § 150 Absatz 1 SGB XI bei einer wesentlichen Beeinträchtigung in ihrer Leistungserbringung zur Anzeige gegenüber den Pflegekassen verpflichtet. In Abstimmung mit den weiteren zuständigen Stellen, insbesondere den nach Landesrecht bestimmten heimrechtlichen Aufsichtsbehörden, haben die Pflegekassen dann zusammen mit der Pflegeeinrichtung zur Sicherstellung der pflegerischen Versorgung die erforderlichen Maßnahmen und Anpassungen vorzunehmen. Dabei ist auch vorübergehend die Möglichkeit zur einvernehmlichen Abweichung von den gesetzlichen oder vertraglichen Vorgaben eröffnet. Zur Vermeidung von pflegerischen Versorgungsengpässen im häuslichen Bereich können Pflegekassen für Pflegebedürftige der Pflegegrade 2 bis 5 bis zum 30. Juni 2022 nach ihrem Ermessen Kostenerstattungen in Höhe der ambulanten Sachleistungsbeträge (§ 36 SGB XI) nach vorheriger Antragstellung gewähren (§ 150 Absatz 5 in Verbindung mit Absatz 6 Satz 1 SGB XI). Voraussetzung ist, dass andere Maßnahmen nicht ausreichend sind, um die Versorgung sicherzustellen. Die Vorschrift ermöglicht es, den ambulanten Sachleistungsbetrag im Bedarfsfall flexibel einsetzen und nutzen zu können.

Zudem stehen insbesondere den Anbietern von Gesundheits- und Pflegeleistungen in der Pandemie Such- und Vermittlungsportale wie die vom Bundesministerium für Gesundheit geförderte Plattform #pflegereserve offen.

Tabelle 1: Bestand an Arbeitslosen nach ausgewählten Zielberufen der KIdB 2010Deutschland
Zeitreihe

Berichtsmonat	Bestand an Arbeitslosen	
	Insgesamt	darunter
		Pflegeberufe (BGR 813 und 821)
	1	3
Januar 2019	2.405.586	41.632
Februar 2019	2.372.700	41.061
März 2019	2.301.121	41.058
April 2019	2.228.876	41.151
Mai 2019	2.235.969	41.077
Juni 2019	2.216.243	40.693
Juli 2019	2.275.461	41.838
August 2019	2.319.408	43.356
September 2019	2.234.030	42.628
Oktober 2019	2.204.090	41.956
November 2019	2.179.999	39.778
Dezember 2019	2.227.159	39.640
Januar 2020	2.425.523	41.776
Februar 2020	2.395.604	41.202
März 2020	2.335.367	41.317
April 2020	2.643.744	46.719
Mai 2020	2.812.986	49.766
Juni 2020	2.853.307	50.792
Juli 2020	2.910.008	51.864
August 2020	2.955.487	53.072
September 2020	2.847.148	51.883
Oktober 2020	2.759.780	50.339
November 2020	2.699.133	48.037
Dezember 2020	2.707.242	47.599
Januar 2021	2.900.663	49.692
Februar 2021	2.904.413	49.856
März 2021	2.827.449	49.679
April 2021	2.771.232	50.716
Mai 2021	2.687.191	48.968
Juni 2021	2.613.825	48.107
Juli 2021	2.590.310	47.894
August 2021	2.578.471	48.164
September 2021	2.464.793	47.182
Oktober 2021	2.376.925	45.697
November 2021	2.317.067	43.432
Dezember 2021	2.329.529	42.752
Januar 2022	2.462.162	44.246
Februar 2022	2.427.956	43.676

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

BGR >> Berufsgruppe

Tabelle 2: Zugang und Bestand an gemeldeten Arbeitsstellen nach ausgewählten Berufen der KIdB 2010

Deutschland

Zeitreihe

Berichtsmonat	Zugang an gemeldeten Arbeitsstellen ¹⁾				Bestand an gemeldete Arbeitsstellen ¹⁾			
	Insgesamt		darunter		Insgesamt		darunter	
			Pflegerberufe (BGR 813 und 821)				Pflegerberufe (BGR 813 und 821)	
	Insgesamt	darunter	Insgesamt	darunter	Insgesamt	darunter	Insgesamt	darunter
		sv-pflichtige Arbeitsstellen		sv-pflichtige Arbeitsstellen		sv-pflichtige Arbeitsstellen		sv-pflichtige Arbeitsstelle
	1	2	3	4	5	6	7	8
Januar 2019	153.696	148.681	5.731	5.645	757.714	734.859	37.968	37.341
Februar 2019	224.291	216.080	8.129	7.890	783.963	758.942	38.698	37.939
März 2019	197.650	190.864	7.777	7.639	797.455	771.375	39.923	39.163
April 2019	185.471	179.247	6.930	6.740	795.551	771.123	39.413	38.676
Mai 2019	168.632	163.361	5.774	5.657	791.694	768.077	39.468	38.688
Juni 2019	190.048	184.539	7.278	7.164	797.622	774.016	40.081	39.328
Juli 2019	170.338	165.386	6.565	6.439	799.076	776.098	40.555	39.778
August 2019	179.248	173.974	6.829	6.688	794.919	771.960	40.775	39.971
September 2019	171.514	166.113	6.788	6.644	787.273	764.187	40.801	39.999
Oktober 2019	163.842	158.897	6.577	6.494	764.004	741.751	40.225	39.449
November 2019	158.585	153.635	6.777	6.673	736.322	715.015	39.415	38.752
Dezember 2019	143.055	139.148	6.658	6.574	686.551	667.300	39.166	38.557
Januar 2020	126.908	123.149	5.761	5.704	668.063	649.403	38.643	38.067
Februar 2020	182.130	176.999	6.802	6.704	689.594	670.676	38.607	38.036
März 2020	159.118	155.034	6.169	6.071	691.137	672.783	38.407	37.825
April 2020	76.178	74.031	3.347	3.323	626.417	610.388	37.179	36.652
Mai 2020	101.893	99.325	4.847	4.767	583.624	569.233	36.331	35.790
Juni 2020	115.576	112.517	4.315	4.226	570.346	556.555	35.017	34.471
Juli 2020	131.744	128.112	5.069	4.986	573.159	559.253	34.795	34.303
August 2020	133.779	130.293	5.379	5.315	584.221	570.058	35.362	34.864
September 2020	139.332	135.475	5.614	5.535	590.727	576.510	35.823	35.336
Oktober 2020	148.316	144.257	5.295	5.209	602.316	587.809	35.707	35.240
November 2020	143.604	140.276	5.963	5.844	600.504	587.029	35.633	35.146
Dezember 2020	130.735	127.927	6.068	5.992	581.233	568.903	35.395	34.903
Januar 2021	106.032	103.946	5.411	5.357	566.329	554.771	35.118	34.643
Februar 2021	149.375	146.327	6.733	6.641	582.930	571.292	35.986	35.485
März 2021	153.110	149.326	5.750	5.684	609.152	596.549	36.303	35.828
April 2021	151.112	147.298	5.739	5.638	628.555	615.093	36.682	36.233
Mai 2021	164.675	161.127	5.607	5.472	653.577	639.785	36.717	36.218
Juni 2021	173.416	168.568	5.590	5.485	693.316	678.014	36.209	35.760
Juli 2021	193.049	186.604	6.753	6.650	744.399	726.168	37.899	37.425
August 2021	179.311	174.172	6.267	6.194	778.966	759.870	38.548	38.072
September 2021	168.091	162.912	5.665	5.573	799.251	779.975	38.680	38.190
Oktober 2021	164.725	160.483	5.367	5.314	808.626	789.516	38.415	37.944
November 2021	162.876	158.450	6.017	5.951	808.402	789.807	38.521	38.060
Dezember 2021	164.949	159.105	6.105	5.989	793.758	774.427	38.232	37.761
Januar 2022	141.376	138.066	5.069	5.018	791.560	772.672	37.825	37.378
Februar 2022	195.505	191.082	6.608	6.527	822.471	803.268	38.562	38.131

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

1) Daten einschließlich gemeldeter Arbeitsstellen mit Arbeitsort im Ausland
BGR >> Berufsgruppe

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/1375 –**

Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Morgen des 23. März 2022 wurde in großen Teilen des Schienennetzes der Güterverkehr eingestellt. Die DB Energie GmbH gab an, dass ein unerwarteter Kraftwerksausfall während Wartungsarbeiten zu einer Unterversorgung des Stromnetzes führte, sodass man sich für einen Lastabwurf entschied (<https://www.eurailpress.de/nachrichten/betrieb-services/detail/news/gueterverkehr-zeitweise-eingestellt-nee-fordert-aufklaerung-zum-strommangel-bei-db-netz.html>).

Wenn in der Netzleitstelle der DB Energie GmbH ein Frequenzabfall festgestellt wird, muss die DB Energie einem Notfallplan folgen, der ein differenziertes Vorgehen hinsichtlich der Behandlung der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehre erfordert (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/31736-nee-unterversorgung-des-stromnetzes-fuehrte-heute-zu-stop-des-schienengueterverkehrs.html>).

Unternehmen der Schienengüterverkehrsbranche fordern nun eine Aufklärung des Vorkommnisses. Hierfür hat sich der Branchenverband Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) an die Bundesnetzagentur gewandt (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/31736-nee-unterversorgung-des-stromnetzes-fuehrte-heute-zu-stop-des-schienengueterverkehrs.html>).

1. Zu welchem Zeitpunkt am 23. März 2022 wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in der Netzleitstelle der DB Energie GmbH eine Unterversorgung des Stromnetzes, welches das Schienennetz mit Energie versorgt, festgestellt?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kam es am Morgen des 23. März 2022 ab ca. 6:30 Uhr zu einer drohenden Unterversorgung des Bahnstromnetzes.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die im Vergleich zum üblichen Lastverlauf einschließlich der üblichen Reserven prognostizierte Unterversorgung des Bahnstromnetzes (bitte auf halbe Stunden genau in Megawatt angeben)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte ab ca. 6:30 Uhr ein ungewöhnlich starker Lastanstieg um ca. 170 Megawatt über dem üblichen Lastverlauf.

3. Auf welcher (etwaigen) rechtlichen oder betriebstechnischen Grundlage wurde nach Kenntnis der Bundesregierung entschieden, welche Bereiche des Schienenverkehrs (z. B. Güterverkehr, Personenfernverkehr, Personennahverkehr) der Lastabwurf vor allem oder ausschließlich treffen soll?

Nach Auskunft der DB AG wurde auf Grundlage des § 62 Absatz 2 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes bzw. Ziffer 6.3.3 der Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG (NBN 2022) entschieden.

4. Wie viele Stunden dauerte nach Kenntnis der Bundesregierung der Lastabwurf, und wie viele Schienenverkehrsunternehmen und Züge welcher Bereiche des Schienenverkehrs waren nach Kenntnis der Bundesregierung von dem Lastabwurf betroffen?

Nach Auskunft der DB AG wurden ab ca. 7:30 Uhr Güterzüge in allen Regionen Deutschlands vorübergehend angehalten. Ab 8:10 Uhr konnten sie gestaffelt vom Norden Deutschlands nach Süden wieder weiterfahren. Ab 8:40 Uhr wurde wieder der normale Eisenbahnbetrieb durchgeführt. Zur Zahl der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und zur Zahl der angehaltenen Züge liegen der DB AG noch keine abschließenden Angaben vor.

5. Wurden beim Anhalten von Zügen des Schienengüterverkehrs (SGV) Differenzierungen zwischen verschiedenen Segmenten des SGV vorgenommen, und wenn ja, welcher Art?

Nach Auskunft der DB AG wurden keine Differenzierungen vorgenommen.

6. Wie waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Stillstände der Güterzüge im deutschen Schienennetz verteilt?

Gab es regionale Konzentrationen, und wenn ja, wo, und welche Rolle spielte die Verfügbarkeit von Abstellgleisen?

Nach Auskunft der DB AG gab es keine regionalen Konzentrationen. Güterzüge, die sich auf freier Strecke befanden und für die keine geeigneten Abstellgleise zur Verfügung standen, fuhren weiter.

7. Auf welchen Kanälen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Lastabwurf betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen informiert?

Nach Auskunft der DB AG wurden betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen um 8:28 Uhr zu einer Telefonkonferenz eingeladen, in der sie über die Störung und die getroffenen Maßnahmen informiert wurden.

8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Lastabwurf eine weitere Kommunikation zwischen der DB Energie GmbH und den Schienengüterverkehrsunternehmen bzw. entsprechenden Verbänden der Branche, und wenn ja, zu welchen Zeitpunkten, und in welcher Weise?

Nach Auskunft der DB AG wurde das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen am 25. März 2022 gemeinsam durch DB Energie GmbH und DB Netz AG per E-Mail über den Vorgang informiert.

9. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursache für die Stromunterversorgung mittlerweile geklärt werden, und wenn ja, worin bestand diese Ursache?

Die Bundesnetzagentur führt zu dieser Bahnstromunterversorgung Ermittlungen im Hinblick auf die Ursachen der Unterversorgung mit Bahnstrom und die seitens der DB Netz AG ergriffenen Stabilisierungsmaßnahmen durch. Die Ermittlungen dauern noch an.

10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Presse angeführten Wartungsarbeiten an den Kraftwerken mittlerweile abgeschlossen?

Nach Auskunft der DB AG wurden die Wartungsarbeiten abgeschlossen.

11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens betroffener Schienengüterverkehrsunternehmen Schadensersatzforderungen gegenüber der DB Energie GmbH oder anderen Beteiligten, und wenn ja, in welcher Höhe?

Nach Auskunft der DB AG wurden Schadensersatzforderungen an die DB Energie GmbH gerichtet. Diese werden durch die DB AG geprüft.

12. Hat es seit Beginn des Jahres 2021 bereits ähnliche Vorfälle gegeben, bei denen aufgrund einer Stromunterversorgung Züge im Schienennetz der DB Netz AG angehalten werden mussten?

Wenn ja, wann war dies, was war die Ursache, und wie hat man in dieser Situation reagiert?

Nach Auskunft der DB AG hat es seit Beginn des Jahres 2021 keine ähnlichen Vorfälle gegeben.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/1215 –**

Weiterhin aktuelle Probleme für den Schienengüterverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603)

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem Ende 2021 die erheblichen Probleme des Schienengüterverkehrs auf dem bundeseigenen Schienennetz bekannt wurden, hat es Gespräche zwischen Vertretern der Branche und der Bundesregierung gegeben. Die Bundesregierung hat hier auf die zahlreichen Baustellen verwiesen, die als geplante Maßnahmen notwendig sind, um die Schieneninfrastruktur auszubauen (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>).

Die Fraktion der AfD hat mit der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603 zu den aktuellen Problemen im Schienengüterverkehr Antworten der Bundesregierung erhalten. Baumaßnahmen, die die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG durchführen, sollen mit mehreren Jahren Vorlauf mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Trotzdem kommt es bei über 41 Prozent der inländischen und ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen zu mehr als einer Stunde Verspätung (vgl. Antwort zu den Fragen 5, 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 20/603).

1. Weshalb kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung trotz der langen Vorlaufzeit bei der Planung und Abstimmung von Baumaßnahmen auf dem bundeseigenen Schienennetz im Schienengüterverkehr zu so vielen Verspätungen von mehr als einer Stunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind Verspätungen u. a. auf Baumaßnahmen, aber auch auf andere Ursachen wie hohe Zugdichte bzw. Streckenauslastung, Triebfahrzeugstörungen, Störungen an Weichen, Signalen und Bahnübergängen, Witterungs- und andere externe Einflüsse sowie verspätete Übergaben zurückzuführen.

2. Welche Unternehmen waren oder sind nach Kenntnis der Bundesregierung von diesen mehr als eine Stunde dauernden Verspätungen betroffen, wie hoch ist dabei der Anteil der nichtbundeseigenen Bahnen?

Nach Auskunft der DB AG verkehrten im Zeitraum 1. Januar 2021 bis 30. November 2021 235 949 Züge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr (SGV). Von diesen 235 949 Zügen erreichten 98 104 Züge mit einer Verspätung von mehr als einer Stunde ihr Ziel.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren Informationen vor.

3. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Schienengüterverkehrsunternehmen über Beeinträchtigungen durch in den Jahren 2020 und 2021 geplante Baumaßnahmen bekannt, die ggf. nicht frühzeitig mit den Schienengüterverkehrsunternehmen abgestimmt worden sind, und wenn ja, auf welchen Strecken wurden diese Baumaßnahmen durchgeführt?

Nach Auskunft der DB AG versucht diese, Beschwerden über zu späte Informationen bzgl. Baumaßnahmen im Dialog mit den betroffenen EVU zu klären. Der Bundesregierung ist die Problematik bekannt.

4. Wie gedenkt die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung, in Zukunft die Anzahl der Verspätungen zu senken?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG ein umfangreiches Unternehmensprogramm aufgelegt, um Verbesserungen bei der Pünktlichkeit zu erreichen. Bestandteile dieses Programms sind u. a. mehr vorbeugende Instandhaltung und weitere Optimierung bei Baumaßnahmen.

5. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Presseberichte zu, dass noch vor Beendigung der Baumaßnahmen auf Hauptstrecken des Güterverkehrs auch auf den Ausweichstrecken Baustellen eingerichtet wurden (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>)?

Der Bundesregierung ist ein solcher Fall aus 2021 bekannt.

6. Wenn die Frage 5 bejahend beantwortet wird, war die Nutzbarkeit der betroffenen Ausweichstrecken den Unternehmen des Schienengüterverkehrs bei Rücksprachen mit der DB Netz AG bzw. mit deren Tochterunternehmen ausdrücklich zugesagt worden, und wenn ja, weshalb wurden die von den Unternehmen beklagten Baustellen auf den Ausweichstrecken trotzdem eingerichtet?

Welche Maßnahmen planen die DB Netz AG und deren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung, um derartige Fehlplanungen in Zukunft auszuschließen?

In dem genannten Fall war die Nutzbarkeit der betroffenen Ausweichstrecke zugesagt worden. Die DB AG wird sicherstellen, dass künftig erst dann Baumaßnahmen auf einer Ausweichstrecke begonnen werden, wenn die Hauptbaumaßnahme abgeschlossen ist.

7. Kann die Bundesregierung Presseberichte als zutreffend bestätigen, dass es mit den neuen sogenannten Flüsterbremsen bei Güterwagen derzeit oder in jüngster Vergangenheit zu einem erhöhten Schadwagenbestand gekommen ist (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>)?
- a) Wenn ja, welcher Art sind die Probleme mit den sogenannten Flüsterbremsen?
- b) Wenn ja, welche Gegenmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die bundeseigenen Schienenverkehrsunternehmen ggf. geplant, in welcher Frist ist nach Kenntnis der Bundesregierung damit zu rechnen, dass die möglichen Gegenmaßnahmen greifen, und unterstützt die Bundesregierung die Durchführung dieser Gegenmaßnahmen, und wenn ja, in welcher Weise?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kann diese Presseberichte nicht bestätigen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann,
Dr. Bernd Baumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/1600 –**

Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Aufgabe des Zivilschutzes ist es, durch nichtmilitärische Maßnahmen die Bevölkerung, ihre Wohnungen und Arbeitsstätten, lebens- oder verteidigungswichtige zivile Dienststellen, Betriebe, Einrichtungen und Anlagen sowie das Kulturgut vor Kriegseinwirkungen zu schützen und deren Folgen zu beseitigen oder zu mildern. Zu diesen nichtmilitärischen Maßnahmen gehört nach § 1 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Nummer 3 des Gesetzes über den Zivilschutz und die Katastrophenhilfe des Bundes (ZSKG) ausdrücklich auch der Schutzbau. Unter den Begriff „öffentliche Schutzräume“ fallen die mit Mitteln des Bundes wiederhergestellten Bunker und Stollen sowie die als Mehrzweckbauten in unterirdischen baulichen Anlagen errichteten Schutzräume zum Schutz der Bevölkerung (§ 7 Absatz 1 Satz 1 ZSKG).

In der „Konzeption Zivile Verteidigung“ des damaligen Bundesministeriums des Innern vom 24. August 2016 hat die Bundesregierung noch ausgeführt:

„Für den Schutz der Bevölkerung wird vorhandene Bebauung im Rahmen des Selbstschutzes als physischer Schutz (Deckung) und Schutz vor Kontamination mit CBRN-Stoffen genutzt. Maßnahmen zur Härtung der Bausubstanz von Wohn- und Arbeitsgebäuden werden vom Bund empfohlen, gefördert oder verpflichtend vorgegeben. Die flächendeckende Bereitstellung öffentlicher Schutzräume ist hingegen nicht realisierbar und in Anbetracht von Ereignissen mit kurzer oder fehlender Vorwarnzeit nur sehr eingeschränkt geeignet, ausreichende Schutzwirkung zu entfalten. [...]“ (Bundesministerium des Innern: „Konzeption Zivile Verteidigung (KZV)“, S. 23, Kapitel 6.4.: Baulicher Schutz“).

Bund und Länder haben im Jahr 2007 entschieden, dass die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der öffentlichen Schutzräume aufzugeben sei. Die öffentlichen Schutzräume wurden seitdem sukzessive aus der Zivilschutzbindung entlassen und den Eigentümern die unbeschränkte Nutzung ermöglicht (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Baulicher Zustand und mögliche Folgekosten von Luft- und Zivilschutzbauten sowie Sperrbauwerke in Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 19/7181, S. 1). In dem Zeitraum zwischen den Jahren 2007 bis zum Januar 2019 sind seitdem 1035 öffentliche Schutzräume aus der Zivilschutzbindung entlassen worden (ebd., S. 2).

Der Angriff der Russischen Föderation auf die Ukraine führt nach Auffassung der Fragesteller schmerzhaft vor Augen, dass nach Dekaden des nichtkonventionellen Krieges ein solcher auf europäischem Boden nach wie vor nicht ausgeschlossen ist. Zur Kriegsführung Russlands in der Ukraine gehören auch Luftangriffe. Teilweise harrten die Zivilisten in Charkiw und Kiew tagelang ununterbrochen in U-Bahn-Stationen aus (<https://www.oe24.at/welt/ukraine-krieg/tausende-harren-in-bunkern-aus/512515162>).

Nunmehr hat die Bundesregierung angekündigt, die Fähigkeiten im Zivilschutz stärken zu wollen. Hierzu wolle sie auch das aktuelle Rückbaukonzept für Schutzräume überprüfen. In Zusammenarbeit mit den Ländern beabsichtige die Bundesregierung, zunächst eine „vollständige Bestandsaufnahme der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern“ vorzunehmen (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 20/957). Diese Absicht hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD nochmals bekräftigt (Vorbemerkung der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage: „Schutzräume für die Zivilbevölkerung in Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 20/1246). Zuletzt gab es in Deutschland 599 öffentliche Schutzräume (ebd., S. 2).

Aus Sicht der Fragesteller ist es angemessen, der Bevölkerung im Zweifel die gesetzlich erwähnten öffentlichen Schutzräume vorhalten zu können, um im Szenario des Verteidigungsfalles adäquat auf den Schutz der Zivilbevölkerung vorbereitet zu sein. Hinzu kommt, dass bis zum Jahr 2020 zahlreiche Menschen aus Dörfern, Klein- und Mittelstädten in deutsche Großstädte gezogen sind (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/662560/umfrage/urbanisierung-in-deutschland/>). Diese Urbanisierung hat zu einer höheren Konzentration von Menschen in Metropolregionen geführt. Diese Konzentration von Menschen geht aus Sicht der Fragesteller mit höheren Risiken im Falle des Luftkriegs einher. Der Inhalt und der Umfang der angedachten Bestandsaufnahme zu den vorhandenen Schutzräumen bieten Anlass zu dieser Kleinen Anfrage.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Vor dem Hintergrund des völkerrechtswidrigen russischen Überfalls auf die Ukraine und der veränderten sicherheitspolitischen Lage in Europa verstärkt die Bundesregierung ihre Fähigkeiten zur Verteidigung im Rahmen der NATO und zum Schutz der Bevölkerung. Dabei stärkt die Bundesregierung neben der militärischen Verteidigung auch die zivile Verteidigung und dabei insbesondere die Fähigkeiten des Zivilschutzes.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bundesregierung u. a. die Fachbehörden im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern und für Heimat, das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), für ihre Zivilschutzaufgaben zu stärken und die Fähigkeiten und Vorkehrungen des Zivilschutzes in Deutschland insgesamt auszubauen.

1. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, die über 1 000 zwischen den Jahren 2007 bis 2019 aus der Zivilschutzbindung entlassenen öffentlichen Schutzräume wieder dem Zivilschutz zu widmen, und wenn ja, welche sind das (bitte begründen, vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7181 S. 2)?

2. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung dazu, die ehemaligen Schutzräume in der Hand von rund 9 000 privaten Eigentümern, welche mit der Aufgabe des Schutzraumkonzeptes 2009 entwidmet worden sind, wieder mit der Zivilschutzbindung zu widmen, und wenn ja, welche Überlegungen sind das (bitte begründen, vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/1246 S. 2)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Prüfung von Fähigkeiten, die der Bevölkerung einen physischen Schutz ermöglichen, wird auch das aktuelle Rückbaukonzept für Schutzräume geprüft. In diesem Zusammenhang wurde die Rückabwicklung der noch vorhandenen Schutzräume zunächst bis auf weiteres ausgesetzt. Der Bund, federführend die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) unter fachlicher Beratung des BBK, führt derzeit gemeinsam mit den Ländern und Kommunen eine vollständige Bestandsaufnahme der verbliebenen öffentlichen Schutzräume in Deutschland durch. Allerdings sind die ehemaligen Schutzräume auf Bedrohungsszenarien aus dem Kalten Krieg ausgerichtet. Diese Bestandsaufnahme beinhaltet umfassende Prüfungsmaßnahmen, bei denen die Funktionsfähigkeit, die Betriebsbereitschaft und die technischen Möglichkeiten einer Inbetriebnahme der Schutzräume vertieft und belastbar untersucht werden. Im Anschluss an diese Bestandsaufnahme wird über das weitere Vorgehen auch mit Blick auf die aktuelle Lage entschieden. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/1246 (Schutzräume für die Zivilbevölkerung in Deutschland) verwiesen.

3. Ist die Anzahl der bestehenden öffentlichen Schutzräume in Deutschland nach Einschätzung der Bundesregierung ausreichend, um die Zivilbevölkerung in einem Verteidigungsfall vor allem in Großstädten ausreichend vor den Gefahren der Luftkriegsführung zu schützen?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung in Anbetracht des Krieges in der Ukraine, künftig für den Verteidigungsfall mehr öffentliche Schutzräume zu errichten oder wiederherzustellen?
5. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass die flächendeckende Bereitstellung von öffentlichen Schutzräumen auch bei tagelang ununterbrochener Nutzung durch die Bevölkerung im Verteidigungsfall nur sehr eingeschränkt geeignet ist, eine ausreichende Schutzwirkung zu entfalten, und wenn ja, warum (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 3 bis 5 werden gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des damaligen sicherheitspolitischen Umfelds beschlossen Bund und Länder 2007 gemeinsam, öffentliche Schutzräume nicht weiter zu erhalten, einschließlich der Anlagen, die während des Kalten Krieges für die Bundesregierung vorgehalten wurden.

Die Konzeption Zivile Verteidigung (KZV) führt hierzu aus, dass die flächendeckende Bereitstellung öffentlicher Schutzräume nicht realisierbar und in Anbetracht von Ereignissen mit kurzer oder fehlender Vorwarnzeit nur sehr eingeschränkt geeignet sei, ausreichende Schutzwirkung zu entfalten (vgl. KZV, Ziffer 6.4 Baulicher Schutz).

Die aktuelle Bedrohungslage ist vor dem Hintergrund des völkerrechtswidrigen russischen Überfalls auf die Ukraine neu zu bewerten. Hierzu bedarf es einer aktuellen Bedrohungs- und Risikoanalyse. Auf der Grundlage einer solchen Analyse kann über das weitere Vorgehen im Bereich des Zivilschutzes ent-

schieden werden. Auch eine Einschätzung der Bundesregierung, ob eine flächendeckende Bereitstellung von öffentlichen Schutzräumen bei tagelang ununterbrochener Nutzung durch die Bevölkerung im Verteidigungsfall geeignet ist, eine ausreichende Schutzwirkung zu entfalten, kann erst nach einer Bedrohungs- und Risikoanalyse erfolgen.

6. Welche Maßnahmen zur Härtung der Bausubstanz von Wohn- und Arbeitsgebäuden hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2016 empfohlen, gefördert oder verpflichtend vorgegeben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller zur Konzeption Zivile Verteidigung), und wie hoch sind die dafür von der Bundesregierung eingesetzten finanziellen Mittel?

Die Bundesregierung hat bislang keine Maßnahmen zur Härtung der Bausubstanz von Wohn- und Arbeitsgebäuden explizit empfohlen, gefördert oder verpflichtend vorgegeben.

Das BBK wurde beauftragt, zusammen mit zuständigen Experten eine Stellungnahme zu Schutzbauten zu erarbeiten.

Zum Thema „Baulicher Bevölkerungsschutz für alle Wetterlagen“ informiert das BBK bereits seit 2015 in Videos über das Videoportal YouTube die Bevölkerung über bauliche Schutzmaßnahmen insbesondere vor Extremwetterereignissen und spricht Empfehlungen für entsprechende schützende Baumaßnahmen aus.

7. In welchem zeitlichen Stadium befindet sich die von der Bundesregierung angekündigte Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Welcher „zeitliche Fahrplan“ liegt der von der Bundesregierung angekündigten Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern zugrunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bestandsaufnahme erfolgt aufgrund ihrer Komplexität in mehreren Stufen.

Nach Auswertung der beim Bund vorliegenden Daten und Unterlagen zum Zustand und zur Ausstattung der Schutzräume erfolgt eine örtliche Bestandsaufnahme (Sichtprüfung) anhand zunächst 60 ausgewählter Schutzanlagen durch die BImA und ergänzend durch Kommunen. Die Ergebnisse dieser Prüfungen liegen voraussichtlich im Spätsommer 2022 vor.

Erst daran anschließend wird über Inhalt und Umfang der Sichtprüfung der übrigen Schutzanlagen entschieden.

Die Auswertung der Unterlagen und Sichtprüfungen haben bereits begonnen.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Deutschen Bundestag über das Ergebnis der Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern zu informieren, und wenn ja, wann (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Fragen des Deutschen Bundestages zum Ergebnis der Bestandsaufnahme werden von der Bundesregierung beantwortet.

10. Mit welchen notwendigen Ausgaben rechnet die Bundesregierung für die Erhaltung, Wiederherstellung oder den Neubau von öffentlichen Schutzräumen in den nächsten fünf Jahren (bitte nach Jahren aufschlüsseln der Fragesteller)?

Über die Ausgabenhöhe für die Erhaltung, die etwaige Wiederherstellung oder den etwaigen Neubau von öffentlichen Schutzräumen in den nächsten fünf Jahren lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen treffen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5 sowie zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, René Bochmann, Bernd Schattner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 20/2043 –

Tourförderung durch die Bundesregierung 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung fördert Auslandsauftritte von Musikern und Musikerinnen mit Wohnsitz in Deutschland sowie Bands, deren Mitglieder überwiegend ihren Wohnsitz in Deutschland haben, im Rahmen des Förderprogramms Initiative Musik – Internationale Tourförderung (<https://www.backstagepro.de/thema/geld-fuer-gigs-durch-auftrittsfoerderung-so-foerdert-der-staat-konzerte-und-tourneen-im-in-und-ausland-2022-03-22-Dbm7S4B5Kd>). Förderfähig sind Live-Auftritte aus den Musikgenres Rock, Pop, Hip-Hop, elektronische Musik, Heavy Metal und Jazz (ebd.). Die Förderzuschüsse betragen für Konzerte im europäischen Ausland bis zu 600 Euro und außerhalb Europas bis zu 1 200 Euro pro Musiker (ebd.). Darüber hinaus kann ein Marketingzuschuss von bis zu 1 000 Euro (bis Dezember 2022: 2 000 Euro) gewährt werden (ebd.). Die beantragte Summe darf 50 Prozent der Gesamtkosten (bis Ende Dezember 2022: 75 Prozent der Gesamtkosten) nicht übersteigen (ebd.).

Wegen der COVID-19-Pandemie wurden die Bedingungen für Anträge auf Internationale Tourförderung vorläufig wie folgt angepasst (<https://www.initiative-musik.de/foerderprogramme/tourfoerderung/>). Der Förderanteil von bisher 50 Prozent wird auf bis zu 75 Prozent der Gesamtausgaben angehoben (ebd.). Der Zuschuss für Promotions- und Marketingausgaben wird von 1 000 Euro auf maximal 2 000 Euro pro Tour aufgestockt. Zusätzlich zu physischen Live-Touren werden auch Streaming-Konzerte gefördert, wenn diese im Rahmen eines digitalen bzw. hybriden internationalen Showcase-Festivals präsentiert werden (ebd.). Die Internationale Tourförderung darf bis zu dreimal pro Kalenderjahr in Anspruch genommen werden (ebd.).

1. Wie viele Bands, Musiker und Musikerinnen erhielten im Jahre 2021 Zuschüsse aus dem Förderprogramm Initiative Musik – Internationale Tourförderung (bitte nach Live-Auftritten und Streaming-Konzerten getrennt aufschlüsseln)?

Im Jahr 2021 erhielten insgesamt 38 Touren von Bands, Musikern und Musikerinnen aus Deutschland Zuschüsse über das Förderprogramm „Internationale Tourförderung“ der Initiative Musik. Von den 38 geförderten Touren im Jahre

2021 waren 29 Live-Touren und neun Streaming-Auftritte im Rahmen internationaler Showcase-Festivals.

2. Wie hoch waren die an Bands, Musiker und Musikerinnen im Jahre 2021 ausgezahlten Zuschüsse aus dem Förderprogramm Initiative Musik – Internationale Tourförderung insgesamt?

Im Rahmen des Förderprogrammes „Internationale Tourförderung“ der Initiative Musik wurden im Jahr 2021 insgesamt Zuschüsse in Höhe von 107 513,34 Euro an Bands, Musikerinnen und Musiker ausgezahlt.

3. Welche Bands erhielten im Jahre 2021 für Auslandsaufenthalte Zuschüsse aus dem Förderprogramm Initiative Musik – Internationale Tourförderung (bitte nach Bandnamen, Musikgenre, Auftrittsort und Auftrittszeit aufschlüsseln)?
4. Welche Musiker erhielten im Jahre 2021 für Auslandsaufenthalte Zuschüsse aus dem Förderprogramm Initiative Musik – Internationale Tourförderung (bitte nach Musiker, Musikgenre, Auftrittsort und Auftrittszeit aufschlüsseln)?
5. Welche Musikerinnen erhielten im Jahre 2021 für Auslandsaufenthalte Zuschüsse aus dem Förderprogramm Initiative Musik – Internationale Tourförderung (bitte nach Musikerin, Musikgenre, Auftrittsort und Auftrittszeit aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Antragstellung wird nicht zwischen Bands mit mehreren Mitgliedern und Soloprojekten von Musikerinnen und Musikern unterschieden. Bei der Antragstellung wird das Gender (m/w/d) nicht erfasst.

Folgende 38 Bands, Musiker und Musikerinnen erhielten im Jahr 2021 Zuschüsse über die „Internationale Tourförderung“ der Initiative Musik:

Das mit den Blumen tut mir leid, Teenage Mutants, Aggregat, International Music, Simons Jazz Collective, La Fanfarria del Capitan, Johanna Klein Quartet, Sparkling, Maria Basel, NNHMN, The Third Sound, [LEAK], Wolf & Moon, Schorl3, Warm Graves, Vaovao, Stony Sugarskull, Keshavara, June Cocó, Kya Kyani, Elena Rud, Ava Vegas, Mulay, Wolfgang Pérez, LionLion, Mad Hatter's Daughter, Lucas Laufen, Hope, Donkey Kid, Jealous, Joplyn, Shelter Boy, Emika, The Dad Horse Experience, Arya Zappa, Ava Vegas, Discovery Zone, Sofia Portanet.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann, Jan Wenzel Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2727 –**

Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/28564 beantwortete die Bundesregierung die entsprechenden Fragen für das Jahr 2020, auf Bundestagsdrucksache 19/20494 beantwortete die Bundesregierung die entsprechenden Fragen für das Jahr 2019, auf Bundestagsdrucksache 19/12538 beantwortete die Bundesregierung die entsprechenden Fragen für das Jahr 2018 und auf Bundestagsdrucksache 19/6634 tat sie dies für die Jahre 2013 bis 2017.

Wie die Bundesregierung weiterhin in ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/13009 mitteilte, beruht die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) auf dem Erkenntnisstand bei Abschluss der polizeilichen Ermittlungen. Straftaten werden zum Teil von der Polizei, insbesondere wegen des unterschiedlichen Ermittlungsstandes, anders bewertet als von der Staatsanwaltschaft oder den Gerichten. Für die Beantwortung der nachfolgenden Fragen wird daher der Begriff des bzw. der Tatverdächtigen im Sinne der PKS zugrunde gelegt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die statistischen Angaben basieren auf Daten der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) 2021. Sie umfassen versuchte und vollendete Straftaten bei denen mindestens ein nichtdeutscher Tatverdächtiger mit dem Aufenthaltsanlass „Asylbewerber“, „Duldung“ oder „unerlaubter Aufenthalt“ ermittelt wurde.

Die PKS beruht auf dem Erkenntnisstand bei Abschluss der polizeilichen Ermittlungen. Straftaten werden zum Teil von der Polizei, insbesondere wegen des unterschiedlichen Ermittlungsstandes, anders bewertet als von der Staatsanwaltschaft oder den Gerichten. Für die Beantwortung der nachfolgenden Fragen wird daher der Begriff des/der Tatverdächtigen im Sinne der PKS zugrunde gelegt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern und für Heimat vom 20. Juli 2022 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland begangen (bitte nach Bundesländern laut PKS aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle enthält – aufgeschlüsselt nach Ländern – die in der PKS 2021 erfassten (aufgeklärten) Fälle, bei denen mindestens ein Tatverdächtiger mit dem Aufenthaltsanlass „Asylbewerber“, „Duldung“ oder „unerlaubter Aufenthalt“ ermittelt wurde. Der Auswertung liegt der PKS-Straftatenschlüssel 890000 „Straftaten insgesamt, jedoch ohne Verstöße gegen das Aufenthalts-, das Asylverfahrens- und das Freizügigkeitsgesetz/EU (Schlüssel 725000)“ zugrunde.

Bundesland	aufgeklärte Fälle 2021
Baden-Württemberg	23 740
Bayern	30 088
Berlin	16 049
Brandenburg	5 289
Bremen	3 372
Hamburg	8 039
Hessen	15 373
Mecklenburg-Vorpommern	3 167
Niedersachsen	15 794
Nordrhein-Westfalen	45 702
Rheinland-Pfalz	7 734
Saarland	1 129
Sachsen	12 756
Sachsen-Anhalt	4 799
Schleswig-Holstein	6 421
Thüringen	4 715

2. Aus welchen Herkunftsländern stammen nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 diese Straftäter?

Im Jahr 2021 wurden in der PKS Tatverdächtige aus 172 Staaten mit dem Aufenthaltsanlass „Asylbewerber“, „Duldung“ oder „unerlaubter Aufenthalt“ registriert.

Die nachfolgende Auflistung der bundesweiten Daten beschränkt sich aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die 30 häufigsten Herkunftstaaten. Sie umfasst etwa 90 Prozent aller nichtdeutschen Tatverdächtigen mit einem der genannten Aufenthaltsanlässe.

Bezogen auf die in der Fragestellung verwendete Begrifflichkeit „Straftäter“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Staatsangehörigkeit	2021
Syrien	16 186
Afghanistan	10 505
Irak	7 076
Nigeria	4 909
Algerien	4 288
Türkei	3 464
Marokko	3 428
Iran	3 320
Georgien	3 283

Staatsangehörigkeit	2021
Serbien	3 154
Somalia	2 628
Ungeklärt	2 490
Albanien	2 404
Moldau	2 215
Gambia	2 174
Guinea	2 067
Russische Föderation	1 836
Tunesien	1 777
Eritrea	1 766
Pakistan	1 736
Kosovo	1 570
Ukraine	1 565
Libyen	1 334
Libanon	1 219
Nordmazedonien	1 017
Bosnien und Herzegowina	867
Ghana	843
Kamerun	753
Rumänien	733
Vietnam	684

3. Welche Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 von diesen Straftätern begangen (bitte nach Mord, Totschlag, schwerer Körperverletzung, gefährlicher Körperverletzung, Vergewaltigung, weiteren Sexualdelikten, Brandstiftungsdelikten und Raub aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle enthält die erbetenen Daten für die in der Fragestellung aufgeführten Delikte. Bezogen auf die in der Fragestellung verwendete Begrifflichkeit „Straftäter“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Schl.	Straftat	aufgeklärte Fälle an denen mindestens ein TV mit dem Status "unerlaubt", "Asylbe- werber" oder "Duldung" beteiligt* war
010000	Mord § 211 StGB	78
020010	Totschlag § 212 StGB	207
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	900
darunter	bei Versuchen	105
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249 bis 252, 255, 316a StGB	2 815
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	11 153

4. Wie verteilt sich die Anzahl der in Frage 1 erfragten Straftäter nach Kenntnis der Bundesregierung in den Altersgruppen bis zu 21 Jahren, über 21 bis 31 Jahre, über 31 bis 41 Jahre, älter als 41 Jahre?

Die Daten zu Geschlecht und Alter zu den Delikten zu Frage 3 können der Anlage 1 entnommen werden.* Bezogen auf die in der Fragestellung verwendete Begrifflichkeit „Straftäter“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Wie alt waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Opfer dieser Straftaten in den in Frage 4 erfragten Altersgruppen?

In Anlage 2 sind die Daten zum Opferalter zu den Delikten zu Frage 3 analog der Altersklassen zu Frage 4 aufgeführt.*

6. Wie viele männliche und weibliche Opfer gab es nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der in Frage 1 erfragten Straftaten?

Die Frage wird seitens der Bundesregierung dahingehend ausgelegt, dass der Fragesteller eine Auflistung zum Geschlecht der Opfer analog zu den Delikten zu Frage 3 – statt zu Frage 1 – erbittet. Die erbetenen Informationen können der Anlage 3 entnommen werden.*

7. Welchem Herkunftsland gehörten nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Opfer an (bitte die fünf häufigsten Länder aufschlüsseln)?

Nachstehend werden je Delikt zu Frage 3 die Staatsangehörigkeiten der Opfer aufgeführt.

Delikt: „Mord § 211 StGB“ (Straftaten-Schlüssel 010000)

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	85
Deutschland	28
Afghanistan	8
Irak	8
Syrien	6
Pakistan	3
Somalia	3
Türkei	3
Gambia	2
Guinea	2
Nigeria	2
Serbien	2
Tunesien	2
Ukraine	2
Ungeklärt	2
Angola	1
Eritrea	1
Griechenland	1
Iran	1
Italien	1

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/2848 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Kosovo	1
Moldau	1
Polen	1
Russische Föderation	1
Staatenlos	1
Sudan (ohne Südsudan)	1
Weißrussland (Belarus)	1

Delikt: „Totschlag § 212 StGB“ (Straftatenschlüssel 020010)

Die nachfolgende Auflistung der bundesweiten Daten beschränkt sich aus Gründen der Übersichtlichkeit auf Herkunftsstaaten mit mehr als einem Opfer.

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	260
Deutschland	66
Syrien	33
Afghanistan	24
Türkei	12
Eritrea	9
Albanien	8
Irak	8
Iran	8
Libyen	8
Ungeklärt	7
Algerien	6
Nigeria	6
Somalia	6
Pakistan	5
Bulgarien	4
Gambia	4
Guinea	4
Marokko	4
Ukraine	3
Bosnien und Herzegowina	2
Georgien	2
Kosovo	2
Mali	2
Nordmazedonien	2
Polen	2
Rumänien	2
Russische Föderation	2
Sri Lanka	2

Delikt: „Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB“ (Straftaten-Schlüssel 111000)

Die nachfolgende Auflistung der bundesweiten Daten beschränkt sich aus Gründen der Übersichtlichkeit auf Herkunftsstaaten mit mehr als sieben Opfern.

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer insgesamt	Anzahl der Opfer Versuche
Gesamtsumme	898	106
Deutschland	553	2
Syrien	65	1
Afghanistan	33	0
Irak	22	0
Iran	20	0
Polen	18	0
Nigeria	16	0
Serbien	13	1
Eritrea	11	0
Russische Föderation	11	0
Italien	10	68
Rumänien	10	0
Türkei	10	2
Bulgarien	8	1

Delikt: Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB (Straftaten-Schlüssel 210000)

Die nachfolgende Auflistung der bundesweiten Daten beschränkt sich aus Gründen der Übersichtlichkeit auf Herkunftsstaaten mit mehr als neun Opfern.

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	3.263
Deutschland	2.046
Syrien	153
Afghanistan	117
Türkei	100
Iran	56
Irak	52
Marokko	42
Somalia	42
Rumänien	38
Polen	36
Ungeklärt	34
Bulgarien	33
Algerien	31
Nigeria	31
Italien	25
Serbien	22
Tunesien	22
Pakistan	20
Guinea	18
Kosovo	17
Russische Föderation	17
Eritrea	16
Griechenland	16
Gambia	15
Nordmazedonien	14
Libanon	13

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Libyen	13
Ägypten	12
Albanien	10
Spanien	10

Delikt: „Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB“ (Straftatenschlüssel 222000)

Die nachfolgende Auflistung der bundesweiten Daten beschränkt sich aus Gründen der Übersichtlichkeit auf Herkunftsstaaten mit mehr als 50 Opfern.

Staatsangehörigkeit	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	14.134
Deutschland	5.051
Syrien	1.618
Afghanistan	1.103
Irak	679
Nigeria	432
Somalia	368
Türkei	347
Algerien	320
Ungeklärt	292
Marokko	283
Iran	276
Eritrea	201
Guinea	198
Pakistan	191
Tunesien	180
Gambia	169
Serbien	163
Libyen	137
Rumänien	123
Polen	118
Bulgarien	117
Russische Föderation	103
Libanon	100
Kosovo	94
Italien	71
Ägypten	70
Bosnien und Herzegowina	68
Nordmazedonien	67
Albanien	59
Äthiopien	55

Polizeiliche Kriminalstatistik

Sonderauswertung: Tatverdächtigen-Alter bei Aufenthaltsstatus NDTV: unerlaubt / Asylbewerber / Duldung

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

Strft.-Schl.	Straftat	Sexus	Aufenthaltsstatus NDTV: unerlaubt / Asylbewerber / Duldung				
			insgesamt				
			insgesamt	0 bis einschl. 21 Jahre	22 bis einschl. 31 Jahre	32 bis einschl. 41 Jahre	42 und älter
010000	Mord § 211 StGB	M	87	11	49	15	12
010000	Mord § 211 StGB	W	1	0	1	0	0
010000	Mord § 211 StGB	X	88	11	50	15	12
020010	Totschlag § 212 StGB	M	254	68	123	44	19
020010	Totschlag § 212 StGB	W	9	1	4	1	3
020010	Totschlag § 212 StGB	X	263	69	127	45	22
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	M	923	238	449	174	62
<i>darunter:</i>	<i>bei Versuchen</i>	<i>M</i>	<i>108</i>	<i>27</i>	<i>48</i>	<i>23</i>	<i>10</i>
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	W	1	0	0	0	1
<i>darunter:</i>	<i>bei Versuchen</i>	<i>W</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	X	924	238	449	174	63
<i>darunter:</i>	<i>bei Versuchen</i>	<i>X</i>	<i>108</i>	<i>27</i>	<i>48</i>	<i>23</i>	<i>10</i>
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB	M	2.776	970	1.192	451	163
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB	W	69	22	20	18	9
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB	X	2.845	992	1.212	469	172

			Aufenthaltsstatus NDTV: unerlaubt / Asylbewerber / Duldung				
			insgesamt				
Strft.-Schl.	Straftat	Sexus	insgesamt	0 bis einschl. 21 Jahre	22 bis einschl. 31 Jahre	32 bis einschl. 41 Jahre	42 und älter
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	M	11.013	3.374	4.683	2.009	947
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	W	961	221	327	251	162
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	X	11.974	3.595	5.010	2.260	1.109

Polizeiliche KriminalstatistikSonderauswertung: **Alter der Opfer** bei Tatverdächtigen mit Aufenthaltsstatus unerlaubt / Asylbewerber / Duldung

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

ausgewählte Delikte

		Aufenthaltsstatus NDTV: unerlaubt / Asylbewerber / Duldung				
		OPFER- Alter				
Strft.-Schl.	Straftat	insgesamt	0 bis einschl. 21 Jahre	22 bis einschl. 31 Jahre	32 bis einschl. 41 Jahre	42 und älter
010000	Mord § 211 StGB	85	18	38	12	17
020010	Totschlag § 212 StGB	260	63	100	47	50
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	898	434	244	148	72
<i>darunter:</i>	<i>bei Versuchen</i>	<i>106</i>	<i>52</i>	<i>27</i>	<i>16</i>	<i>11</i>
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB	3.263	909	868	650	836
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	14.134	4.052	5.077	2.888	2.117

Polizeiliche Kriminalstatistik

Sonderauswertung:

Geschlecht der Opfer bei Tatverdächtigen mit Aufenthaltsstatus unerlaubt / Asylbewerber / Duldung

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

ausgewählte Delikte

		Aufenthaltsstatus NDTV: unerlaubt / Asylbewerber / Duldung		
		OPFER- Geschlecht		
Schl.	Straftat	insgesamt	männlich	weiblich
010000	Mord § 211 StGB	85	52	33
020010	Totschlag § 212 StGB	260	219	41
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	898	38	860
<i>darunter:</i>	<i>bei Versuchen</i>	<i>106</i>	<i>7</i>	<i>99</i>
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249-252, 255, 316a StGB	3.263	2.566	697
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	14.134	11.414	2.720

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2602 –**

Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Investitionsmaßnahmenplan 2019 bis 2023 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bezüglich der Wasserstraßeninfrastruktur wird als Hauptproblem deren Überalterung genannt. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 Prozent der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 Prozent der Wehre und bis zu 20 Prozent der Schleusen sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer der genannten Anlagentypen von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten (vgl. <https://www.verkehrsforum.de/de/service/hintergruende/2021-02-18-wasserstrassen-muessen-dringend-modernisiert-werden> und <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html#:~:text=Insgesamt%20sind%20es%2078%2C1,Bundeswasserstra%C3%9Fen%204%2C3%20Milliarden%20vor.>)

So erfordern 24 Prozent der Schleusenanlagen einen kurzfristigen Handlungsbedarf. 34 Wehranlagen werden derzeit als systemkritisch eingestuft und erfordern eine Investitionssumme von rund 1 Mrd. Euro. In den nächsten zehn Jahren sind Ersatzneubauten oder große Grundinstandsetzungen an 18 Prozent des Anlagebestandes erforderlich. So im Positionspapier der Initiative System Wasserstraße (isw) vom April 2022 (vgl. <https://www.verkehrsforum.de/de/service/hintergruende/2021-02-18-wasserstrassen-muessen-dringend-modernisiert-werden>).

1. Wie viel Investitionsmaßnahmen wurden innerhalb des Investitionsmaßnahmenplans seit 2019 realisiert bzw. umgesetzt?

Seit 2019 wurden vier der im Investitionsrahmenplan (IRP) 2019 bis 2023 enthaltenen Vorhaben des Bedarfsplans Bundeswasserstraßen abgeschlossen:

- Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe,
- Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel,
- Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvarianten),

- Grundinstandsetzung der Schleuse Kleinmachnow in Bezug auf ihre Erhaltung.

2. Welche Schwerpunkte aus dem Investitionsmaßnahmenplan setzt die Bundesregierung aktuell um?

Der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen liegt auf der Bestandserhaltung, dem Umbau und dem Ersatz der vorhandenen Infrastruktur.

3. Wie hoch ist der aktuelle Investitionsstau bei der Umsetzung des Investitionsmaßnahmenplans?

Der IRP weist im Zeitraum 2019 bis 2023 bei den Bundeswasserstraßen einen Mehrbedarf von rd. 0,5 Mrd. Euro aus.

4. Wie weit erhöht sich der Finanzierungsbedarf bei der weiteren Umsetzung des Investitionsmaßnahmenplans durch die Steigerung der Baupreise?

Aufgrund des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine und dessen Folgen sind Lieferengpässe und Preissteigerungen bei vielen Baustoffen zu erwarten. Zudem erhöhen steigende Energiekosten die Produktions- und Transportkosten von Baustoffen sowie Baumaschinenkosten. Belastbare Aussagen zu den voraussichtlichen Ausgabenentwicklungen und Projektlaufzeiten sind vor diesem Hintergrund nicht möglich.

5. Welche Schleusen- und Wehranlagen wurden konkret vor 1950 errichtet?
6. Welche Schleusen- und Wehranlagen wurden konkret vor 1990 errichtet?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Insgesamt wurden 230 Schleusenanlagen und 186 Wehranlagen an Bundeswasserstraßen vor 1950 errichtet. Es wird auf die Anlage 1a bzw. 1b verwiesen.* 152 Schleusenanlagen und 97 Wehranlagen an Bundeswasserstraßen wurden nach 1949 und vor 1990 errichtet. Es wird auf die Anlage 2a bzw. 2b verwiesen.* An elf Anlagen Dritter ist das Baujahr nicht bekannt.

7. Welche Schleusen- und Wehranlagen erfordern konkret einen kurzfristigen Handlungsbedarf, und wie genau sieht dieser aus?

Ersatzinvestitionsmaßnahmen an Schleusen und Wehren sind in der Liste D des IRP 2019 -2023 ausgewiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile).

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/2849 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

8. Besteht die Gefahr zur Zahlung von Vertragsstrafen an die internationale Schifffahrt, wenn ein Teil der deutschen Wasserstraßen aufgrund maroder Infrastrukturen nicht befahrbar sind?

Nein.

Name	Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Oldau	Aller, Schleusenkanal Oldau
Schiffsschleusenanlage Bannetze	Aller, Schleusenkanal Bannetze
Schiffsschleusenanlage Marklendorf	Aller, Schleusenkanal Marklendorf
Schiffsschleusenanlage Hademstorf	Aller, Schleusenkanal Hademstorf
Schiffsschleusenanlage Hamm	Datteln-Hamm-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal
Schiffsschleusenanlage Werries	Datteln-Hamm-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal
Schiffsschleusenanlage Kachlet	Donau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gleesen	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hesselte	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Venhaus	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Rodde	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bevergern (groß)	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hüntel	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bergeshövede	Dortmund-Ems-Kanal, Altstrecke Bergeshövede
Schiffsschleusenanlage Bevergern (klein)	Dortmund-Ems-Kanal, Altstrecke Bergeshövede
Schiffsschleusenanlage Hanekenfaehr (alt)	Dortmund-Ems-Kanal, Altstrecke Hanekenfährr
Bootsschleusenanlage Koppelschleuse Meppen	Dortmund-Ems-Kanal, Altkanal Ems-Hase-Kanal Meppen
Schiffsschleusenanlage Lexfährr	Eider, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Nordfeld	Eider, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Behlendorf	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Berkenthin	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Büssau	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Donnerschleuse	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Krummesse	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Witzeze	Elbe-Lübeck-Kanal, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Elisabethfehn	Elisabethfehnkanal, Elisabethfehnkanal
Bootsschleusenanlage Reekenfeld	Elisabethfehnkanal, Elisabethfehnkanal
Bootsschleusenanlage Osterhausen	Elisabethfehnkanal, Elisabethfehnkanal
Bootsschleusenanlage Listrup	Ems, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Bentlage	Ems, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Unterschleuse Rheine	Ems, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Oberschleuse Rheine	Ems, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Seeschleuse Oldersum	Ems-Seitenkanal, Ems-Seitenkanal
Schiffsschleusenanlage Fulda-Schleuse Hann.Münden	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Guxhagen	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Melsungen	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Neue Mühle Kassel	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Neumorschen	Fulda, Hauptstrecke
Schiffsschleuse Kassel	Fulda, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gieselau	Gieselaukanal (Verbindungskanal)
Schiffsschleusenanlage Fahrenholz	Ilmenau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wittorf	Ilmenau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bardowick	Ilmenau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Oldenburg	Küstenkanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Dörpen	Küstenkanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Runkel	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Villmar	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Löhnberg	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Weilburg	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Altenberg	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Dorlar	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Naunheim	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Niederbiel	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Oberbiel	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Ahl	Lahn, Lahn

Schiffsschleusenanlage Limburg	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Hollerich	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Förfurt	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Kirschhofen	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Kalkofen	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Cramberg	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Scheidt	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Dausenau	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Diez	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Nassau	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Lahnstein	Lahn, Lahn
Bootsschleusenanlage Neustadt am Rübenberge	Leine, Ihme und Schneller Graben, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Krotzenburg	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Viereth	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Klingenberg	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Obernau	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wallstadt	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Griesheim	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Heubach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eddersheim	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Freudenberg	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kostheim	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Erlabrunn	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Faulbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eichel	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lengfurt	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Rothenfels	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Harrbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Steinbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Himmelstadt	Main, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Würzburg (ausser Betrieb)	Main, Wehrstrecke Würzburg
Bootsschleusenanlage Erlabrunn	Main, Wehrstrecke Erlabrunn
Bootsschleusenanlage Himmelstadt	Main, Wehrstrecke Himmelstadt
Bootsschleusenanlage Harrbach	Main, Wehrstrecke Harrbach
Bootsschleusenanlage Steinbach	Main, Wehrstrecke Steinbach
Bootsschleusenanlage Rothenfels	Main, Wehrstrecke Rothenfels
Bootsschleusenanlage Lengfurt	Main, Wehrstrecke Lengfurt
Bootsschleusenanlage Eichel	Main, Wehrstrecke Eichel
Bootsschleusenanlage Faulbach	Main, Wehrstrecke Faulbach
Bootsschleusenanlage Freudenberg	Main, Wehrstrecke Freudenberg
Bootsschleusenanlage Heubach	Main, Wehrstrecke Heubach
Bootsschleusenanlage Klingenberg	Main, Wehrstrecke Klingenberg
Bootsschleusenanlage Wallstadt	Main, Wehrstrecke Wallstadt
Bootsschleusenanlage Obernau	Main, Wehrstrecke Obernau
Bootsschleusenanlage Krotzenburg	Main, Wehrstrecke Krotzenburg
Bootsschleusenanlage Griesheim	Main, Wehrarm Griesheim
Bootsschleusenanlage Eddersheim	Main, Wehrarm Eddersheim
Bootsschleusenanlage Kostheim	Main, Wehrarm Kostheim
Schiffsschleusenanlage Anderten	Mittellandkanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Sülzfeld	Mittellandkanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Haste	Mittellandkanal, Stichkanal Osnabrück
Schiffsschleusenanlage Hollage	Mittellandkanal, Stichkanal Osnabrück
Schiffsschleusenanlage Schachtschleuse Minden	Mittellandkanal, Verbindungskanal Nord zur Weser
Schiffsschleusenanlage Obere Schleuse Minden	Mittellandkanal, Verbindungskanal Süd zur Weser
Schiffsschleusenanlage Untere Schleuse Minden	Mittellandkanal, Verbindungskanal Süd zur Weser
Schiffsschleusenanlage Hannover-Linden	Mittellandkanal, Stichkanal Hannover-Linden
Schiffsschleusenanlage Leineabstiegsschleuse	Mittellandkanal, Verbindungskanal zur Leine

Schiffsschleusenanlage Üfingen	Mittellandkanal, Stichkanal Salzgitter
Schiffsschleusenanlage Wedtlenstedt	Mittellandkanal, Stichkanal Salzgitter
Schiffsschleusenanlage Kochendorf	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Schwabenheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Feudenheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Heidelberg	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neckargemünd	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neckarsteinach	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hirschhorn	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Rockenau	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gundelsheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Guttenbach	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neckarzimmern	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Aldingen	Neckar, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Cannstatt	Neckar, Wehrstrecke Bad Cannstatt
Schiffsschleusenanlage Große Schleuse Kiel	Nord-Ostsee-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neue Schleuse Brunsbüttel	Nord-Ostsee-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Alte Schleuse Brunsbüttel	Nord-Ostsee-Kanal, Erste Fahrt Alte Schleusen Brunsbüttel
Bootsschleusenanlage Awk Schleuse Strohbrück (NOK Kkm 85,626)	Nord-Ostsee-Kanal, Stichkanal Achterwehler Schifffahrtskanal
Schiffsschleusenanlage Alte Schleuse Kiel-Holtenau	Nord-Ostsee-Kanal, Erste Fahrt Alte Schleusen Holtenau
Schiffsschleusenanlage Wanne-Eickel	Rhein-Herne-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Ruhrschleuse Duisburg	Ruhr, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Ruhrschleuse Raffelberg	Ruhr, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Güdingen	Saar
Schiffsschleusenanlage Völklingen, alt	Saar
Schiffsschleusenanlage Nr.29 Wölferdingen	Saar, lothr.
Schiffsschleusenanlage Nr.30 Großblittersdorf	Saar, lothr.
Schiffsschleusenanlage Bienen	Schiffahrtsweg Rhein-Kleve, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Werra-Schleuse Hann.Münden	Werra, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Bad Sooden-Allendorf	Werra, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Eschwege	Werra, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Letzter Heller	Werra, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Ahsen	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Datteln	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Dorsten	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Flaesheim	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Friedrichsfeld	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Hünxe	Wesel-Datteln-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal
Schiffsschleusenanlage Schleppzugschleuse Hameln	Weser, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Dörverden	Weser, Wehrraum Dörverden
Bootsschleusenanlage Hasberger Ochtumstau	Weser, Ochtum
Schiffsschleusenanlage Dörverden Alte Schleuse	Weser, Schleusenkanal Dörverden
Schiffsschleusenanlage Plötzensee	Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neue Mühle	Dahme-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kummersdorf	Dahme-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Storkower Gewässer
Schiffsschleusenanlage Wendisch Rietz	Dahme-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Storkower Gewässer
Schiffsschleusenanlage Wusterwitz	Elbe-Havel-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Niegripp	Elbe-Havel-Kanal, Niegripper Verbindungskanal (zur Elbe)
Schiffsschleusenanlage Parey	Elbe-Havel-Kanal, Pareyer Verbindungskanal (zur Elbe)
Schiffsschleusenanlage Lehnitz	Havel-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Pinnow	Havel-Oder-Wasserstraße, Oranienburger Kanal

Schiffsschleusenanlage Eberswalde	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Liepe	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Kupferhammer	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Ragöse	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Grafenbrück	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Heegermühle	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Schöpfung	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Wolfswinkel	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Drahthammer	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Stecher	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Leesenbrück	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Ruhlsdorf	Havel-Oder-Wasserstraße, Finowkanal
Schiffsschleusenanlage Eichhorst	Havel-Oder-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Werbelliner Gewässer
Schiffsschleusenanlage Rosenbeck	Havel-Oder-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Werbelliner Gewässer
Schiffsschleusenanlage Schwedt	Havel-Oder-Wasserstraße, Verbindungskanal Schwedter Querfahrt (zur Oder)
Schiffsschleusenanlage Findenwunshier	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Plau	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eldena	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Grabow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Malliß	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hechtsforth	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Barkow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bobzin	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lübz	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neuburg	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Güritz	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Parchim	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lewitz	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Canow	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Strasen	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Mirow	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wolfsbruch	Müritz-Havel-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Rheinsberger Gewässer
Schiffsschleusenanlage Zehdenick	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Schorfheide	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Steinhavel	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kannenburg	Obere Havel-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Templiner Gewässer
Schiffsschleusenanlage Marienthal	Obere Havel-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Wentow-Gewässer
Schiffsschleusenanlage Böllberg	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Halle-Stadt	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Planena	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Meuschau	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Rischmühle	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gimritz	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Trotha	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bernburg	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Rothenburg/Saale	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Alsleben	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Calbe	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wernsdorf	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Fürstenwalde	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eisenhüttenstadt	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke

Schiffsschleusenanlage Kersdorf	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Mühlendamm Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Oberschleuse Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Landwehrkanal
Schiffsschleusenanlage Unterschleuse Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Landwehrkanal
Schiffsschleusenanlage Neuhaus	Spree-Oder-Wasserstraße, Pumpwerkskanal Neuhauser Speisekanal
Schiffsschleusenanlage Charlottenburg, alt	Spree-Oder-Wasserstraße, Alter Schleusenkanal Charlottenburg
Schiffsschleuse Kleinmachnow	Teltowkanal, [Griebnitzsee, Kleinmachnower See]
Schiffsschleusenanlage Vorstadtschleuse Brandenburg	Untere Havel-Wasserstraße (Spandau - Plaue), Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hauptschleuse Rathenow	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Untere Havel-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Bahnitz	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Untere Havel-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Grütz	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Untere Havel-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Garz	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Untere Havel-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Havelberg	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Untere Havel-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Stadtschleuse Rathenow	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Flussstrecke Rathenower Havel
Bootsschleusenanlage Quitzöbel	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Flussstrecke Mündungsstrecke Untere Havel
Bootsschleusenanlage Rostock	Warnow, Hauptstrecke

Name	Wasserstraße
Wehranlage Oldau	Aller, Wehrarm Oldau
Wehranlage Hademstorf	Aller, Wehrarm Hademstorf
Wasserverteilungsanlage Hamm	Datteln-Hamm-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal
Wehranlage Kachlet	Donau, Wehrarm Kachlet
Wehranlage Versen	Dortmund-Ems-Kanal, Wehrarm Hüntel (Wehr Versen)
Wehranlage Nordfeld	Eider, Hauptstrecke
Wehranlage Cracau	Elbe, Nebenarm Magdeburger Alte Elbe
Wehranlage Hanekenfähr	Ems, Hauptstrecke
Wehranlage Rheine	Ems, Wehrarm Rheine
Wehranlage Listrup	Ems, Wehrarm Listrup
Wehranlage Rotenburg	Fulda, Hauptstrecke
Wehranlage Kassel	Fulda, Hauptstrecke
Wehranlage Neumorschen	Fulda, Wehrarm Neumorschen
Wehranlage Melsungen	Fulda, Wehrstrecke Melsungen
Wehranlage Guxhagen	Fulda, Wehrarm Guxhagen
Wehranlage Reiherbach	Fulda, Staubecken der Edertalsperre (Edersee) mit Eder
Wehranlage Werbebach	Fulda, Staubecken der Edertalsperre (Edersee) mit Eder
Wehranlage Banfe	Fulda, Staubecken der Edertalsperre (Edersee) mit Eder
Wehranlage Wolfershausen	Fulda, Staubecken der Edertalsperre (Edersee) mit Eder
Wehranlage Neue Mühle	Fulda, Wehrarm Neue Mühle Kassel
Wehranlage oberes Fuldawehr Hann.Münden	Fulda, Wehrarm Hann. Münden
Wehranlage unteres Fuldawehr Hann.Münden	Fulda, Mühlenwehrarm Hann. Münden
Wehranlage Mühlenwehr Freiarche Hann.Münden	Fulda, Kraftwerkskanal Mühlengraben Hann. Münden
Wehranlage Bardowick	Ilmenau, Wehrarm Bardowick
Wehranlage Wittorf	Ilmenau, Wehrarm Wittorf
Wehranlage Fahrenholz	Ilmenau, Wehrstrecke Fahrenholz
Wehranlage oberes Wehr Wetzlar	Lahn, Lahn
Wehranlage unteres Wehr Wetzlar	Lahn, Lahn
Wehranlage großes Wehr Dorlar	Lahn, Wehrarm Dorlar
Wehranlage kleines Wehr Dorlar (Mühlgraben)	Lahn, Wehrarm Dorlar
Wehranlage großes Wehr Naunheim	Lahn, Wehrarm Naunheim
Wehranlage kleines Wehr Naunheim (Mühlgraben)	Lahn, Wehrarm Naunheim
Wehranlage Altenberg	Lahn, Wehrarm Altenberg
Wehranlage Oberbiel	Lahn, Wehrarm Oberbiel
Wehranlage Löhnberg	Lahn, Wehrstrecke Löhnberg
Wehranlage oberes Wehr Weilburg	Lahn, Wehrarm Weilburg
Wehranlage unteres Wehr Weilburg	Lahn, Wehrarm Weilburg
Wehranlage oberes Wehr Kirschhofen	Lahn, Wehrarm Kirschhofen
Wehranlage unteres Wehr Kirschhofen	Lahn, Wehrarm Kirschhofen
Wehranlage oberes Wehr Förfurt	Lahn, Wehrarm Förfurt
Wehranlage unteres Wehr Förfurt	Lahn, Wehrarm Förfurt
Wehranlage Villmar	Lahn, Wehrarm Villmar
Wehranlage Runkel	Lahn, Wehrarm Runkel
Wehranlage oberes Wehr Limburg	Lahn, Wehrarm Limburg
Wehranlage unteres Wehr Limburg	Lahn, Wehrarm Limburg
Wehranlage Diez	Lahn, Wehrstrecke Diez
Wehranlage Cramberg	Lahn, Wehrstrecke Cramberg
Wehranlage Scheidt	Lahn, Wehrstrecke Scheidt
Wehranlage Hollerich	Lahn, Wehrarm Hollerich
Wehranlage Nassau	Lahn, Wehrstrecke Nassau
Wehranlage Dausenau	Lahn, Wehrstrecke Dausenau
Wehranlage Ems	Lahn, Wehrarm Bad Ems
Wehranlage Nievern	Lahn, Wehrarm Nievern
Wehranlage Ahl	Lahn, Wehrarm Ahl
Wehranlage Hannover-Herrenhausen	Leine, Ihme und Schneller Graben, Hauptstrecke
Wehranlage Neustadt am Rübenberge	Leine, Ihme und Schneller Graben, Wehrarm Neustadt a. Rbge.

Wehranlage Viereth	Main, Wehrstrecke Viereth
Wehranlage Erlabrunn	Main, Wehrstrecke Erlabrunn
Wehranlage Himmelstadt	Main, Wehrstrecke Himmelstadt
Wehranlage Harrbach	Main, Wehrstrecke Harrbach
Wehranlage Steinbach	Main, Wehrstrecke Steinbach
Wehranlage Rothenfels	Main, Wehrstrecke Rothenfels
Wehranlage Lengfurt	Main, Wehrstrecke Lengfurt
Wehranlage Eichel	Main, Wehrstrecke Eichel
Wehranlage Faulbach	Main, Wehrstrecke Faulbach
Wehranlage Freudenberg	Main, Wehrstrecke Freudenberg
Wehranlage Heubach	Main, Wehrstrecke Heubach
Wehranlage Klingenberg	Main, Wehrstrecke Klingenberg
Wehranlage Wallstadt	Main, Wehrstrecke Wallstadt
Wehranlage Obernau	Main, Wehrstrecke Obernau
Wehranlage Griesheim	Main, Wehrarm Griesheim
Wehranlage Eddersheim	Main, Wehrarm Eddersheim
Wehranlage Kostheim	Main, Wehrarm Kostheim
Wehranlage Hirschaid	Main-Donau-Kanal, Kraftwerkskanal Hirschaid
Wehranlage Cannstatt	Neckar, Wehrstrecke Bad Cannstatt
Wehranlage Hofen	Neckar, Wehrstrecke Hofen
Wehranlage Aldingen	Neckar, Wehrstrecke Aldingen
Wehranlage Marbach	Neckar, Wehrarm Marbach
Wehranlage Beihingen	Neckar, Wehrarm Beihingen-Pleidelsheim
Wehranlage Lauffen	Neckar, Wehrarm Lauffen
Wehranlage Horkheim	Neckar, Wehrarm Horkheim
Wehranlage Neckarsulm	Neckar, Wehrarm Neckarsulm-Kochendorf
Wehranlage Gundelsheim	Neckar, Wehrstrecke Gundelsheim
Wehranlage Neckarzimmern	Neckar, Wehrstrecke Neckarzimmern
Wehranlage Guttenbach	Neckar, Wehrstrecke Guttenbach
Wehranlage Rockenau	Neckar, Wehrstrecke Rockenau
Wehranlage Hirschhorn	Neckar, Wehrstrecke Hirschhorn
Wehranlage Neckarsteinach	Neckar, Wehrstrecke Neckarsteinach
Wehranlage Neckargemünd	Neckar, Wehrstrecke Neckargemünd
Wehranlage Heidelberg	Neckar, Wehrstrecke Heidelberg
Wehranlage Wieblingen	Neckar, Wehrarm Wieblingen
Wehranlage Ladenburg	Neckar, Wehrarm Ladenburg
Wehranlage Neuses	Regnitz, Hauptstrecke
Wehranlage Ruhrwehr Duisburg	Ruhr, Wehrarm Duisburg (ehem. Ruhr-Wasserstraße)
Wehranlage Streichwehr Hanweiler	Saar, Wehrarm Rilchingen-Hanweiler
Wehranlage Streichwehr Kleinblittersdorf	Saar, Wehrarm Kleinblittersdorf
Wehranlage Güdingen	Saar, Wehrstrecke Güdingen
Wehranlage Wanfried	Werra, Hauptstrecke
Wehranlage Nadelwehr Hann.Münden	Werra, Hauptstrecke
Wehranlage oberes Werraweher Hann.Münden	Werra, Hauptstrecke
Wehranlage Falken	Werra, Hauptstrecke
Wehranlage Letzter Heller	Werra, Hauptstrecke
Wehranlage Eschwege-Nordarm	Werra, Wehrarm Nordarm Eschwege
Wehranlage Eschwege-Haarlache	Werra, Kraftwerkskanal Haarlache-Eschwege
Wehranlage oberes Wehr Bad Sooden-Allendorf	Werra, Oberer Wehrarm Bad Sooden-Allendorf
Wehranlage mittleres Wehr Bad Sooden-Allendorf	Werra, Mittlerer Wehrarm Bad Sooden-Allendorf
Wehranlage unteres Wehr Bad Sooden-Allendorf	Werra, Unterer Wehrarm Bad Sooden-Allendorf
Wehranlage Bad Sooden-Allendorf	Werra, Hauptwehrarm Bad Sooden-Allendorf
Wehranlage Oberes Mühlenwehr Hann.Münden	Werra, Wehrarm Hann. Münden
Wehranlage Unterer Mühlenwehr Hann.Münden	Werra, Wehrarm Hann. Münden
Wehranlage Oberes Wehr Hameln	Weser, Oberer Wehrarm Hameln
Wehranlage Unterer Wehr Hameln	Weser, Unterer Wehrarm Hameln

Wehranlage Dörverden	Weser, Wehrarm Dörverden
Wehranlage Ausgleichsweiher Diemeltalsperre	Weser, Staubecken der Diemeltalsperre (Diemelsee) mit Diemel
Wehranlage Hasberger Ochtumstau	Weser, Ochtum
Wehranlage Delmestau	Weser, Delme
Wehranlage Kummersdorf	Dahme-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Storkower Gewässer
Wehranlage Kummersdorf Triebwerkskanal	Dahme-Wasserstraße, Triebwerkskanal Kummersdorf
Wehranlage Schützenwehr Neue Mühle	Dahme-Wasserstraße, Wehrarm Neue Mühle
Wehranlage Plaue	Elbe-Havel-Kanal, Woltersdorfer Altkanal
Wehranlage Wusterwitz	Elbe-Havel-Kanal, Woltersdorfer Altkanal
Wehranlage Zitadellenwehr Spandau	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Zitadellenwehr Spandau
Wehranlage Pinnow	Havel-Oder-Wasserstraße, Auslasskanal Pinnow
Wehranlage Malz I (Freiarche)	Havel-Oder-Wasserstraße, Malzer Kanal (bei Malz)
Wehranlage Großes Wehr Sachsenhausen	Havel-Oder-Wasserstraße, Gr. Wehrarm Sachsenhausen
Wehranlage festes Havelwehr Sachsenhausen	Havel-Oder-Wasserstraße, Gr. Wehrarm Sachsenhausen
Wehranlage Grafenbrück	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Grafenbrück
Wehranlage Hohensaaten	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Hohensaaten West
Wehranlage Basiswehr Eldena	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Aalbachdüker Kuppentin	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Notwehr Parchim	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Floßholzschleuse Grabow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Plau	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Plau
Wehranlage Barkow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Barkow (Alte Elde)
Wehranlage Bobzin	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Bobzin
Wehranlage Lübz	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Gerberbach Lübz
Wehranlage Mühlenwehr Lübz	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Mühlenstrom Lübz
Wehranlage Neuburg	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Alte Elde Burow
Wehranlage Tuchfabrik Parchim	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Mühlenstrom Parchim
Wehranlage Kreuzschleuse Friedrichsmoor	Müritz-Elde-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Stör-WaStr.
Wehranlage Mittelschleuse	Müritz-Elde-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Stör-WaStr.
Wehranlage Banzkow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Banzkow
Wehranlage Klein Laasch	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Alte Elde Klein Laas
Wehranlage Grabow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Grabow
Wehranlage Serrahnwehr Grabow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Alte Elde Grabow
Wehranlage Findenwirunshier	Müritz-Elde-Wasserstraße, Wehrarm Findenwirunshier
Wehranlage Mirow	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Bauhofsarche Zehdenick	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Schmelzfließ Zehdenick	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Wesenberg	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Wesenberg
Wehranlage Mühlenwehr Steinhavel, Nord	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Steinhavel Nord
Wehranlage Freiarchenwehr Steinhavel, Süd	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Steinhavel Süd
Wehranlage Himmelpfort	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Himmelpfort
Wehranlage Regow	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Regow
Wehranlage Zaaren	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Zaaren
Wehranlage Schorfheide	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrstrecke Schorfheide
Wehranlage Kannenburg	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Kannenburg
Wehranlage Zehdenick I	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Zehdenick Ost
Wehranlage Zehdenick II	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Zehdenick Ost
Wehranlage Zehdenick III	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Zehdenick Ost
Wehranlage Zellin	Oder, Zelliner Umfluter
Wehranlage Kleines Wehr Böllberg	Saale, Hauptstrecke
Wehranlage Rischmühle	Saale, Wehrarm Rischmühle
Wehranlage Meuschau	Saale, Wehrarm Meuschau
Wehranlage Böllberg	Saale, Wehrarm Böllberg
Wehranlage Gimritz	Saale, Wehrarm Gimritz
Wehranlage Kröllwitz (Trotha)	Saale, Wehrarm Trotha
Wehranlage Kleines Wehr Wettin	Saale, Kraftwerkskanal Turbinengraben Wettin
Wehranlage Wettin	Saale, Wehrarm Wettin

Wehranlage Rothenburg/Saale	Saale, Wehrarm Rothenburg
Wehranlage Alsleben	Saale, Wehrarm Alsleben
Wehranlage Überfallwehr Bernburg	Saale, Wehrarm Bernburg
Wehranlage Schützenwehr Bernburg	Saale, Wehrarm Bernburg
Wehranlage Überfallwehr Calbe	Saale, Wehrarm Calbe
Wehranlage Wernsdorf	Spree-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Oberschleuse Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Wehrarm Oberschleuse/Flutgrab
Wehranlage Spreekanal	Spree-Oder-Wasserstraße, Spreekanal [Kupfergraben]
Wehranlage Mühlendamm Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Mühlendamm
Wehranlage Kleinmachnow	Teltowkanal, [Griebnitzsee, Kleinmachnower See]
Wehranlage Reißnersche Gerinne Brandenburg	Untere Havel-Wasserstraße (Spandau - Plaue), Triebwerk
Wehranlage Hinterarche Rathenow	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Wehrarm Hinterarche
Wehranlage Grütz	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Wehrarm Grütz
Wehranlage Garz	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Wehrarm Garz
Wehranlage Altarm Quitzöbel	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Flussstrecke
Wehranlage Durchstich Quitzöbel	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Quitzöbeler
Wehranlage Rostock	Warnow, Hauptstrecke

Name	Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Regensburg	Donau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bad Abbach	Donau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Geisling	Donau, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Jochenstein	Donau, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Bad Abbach	Donau, Wehrarm Bad Abbach
Bootsschleusenanlage Regensburg	Donau, Wehrarm Regensburg Süd/Donau-Südarm
Schiffsschleusenanlage Bollingerfähr	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Meppen	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hilter	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Dütthe	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Varloh	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Herbrum	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Altenrheine	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Henrichenburg/Waltrop	Dortmund-Ems-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eider-Sperrwerk	Eider, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Geesthacht	Elbe, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Uelzen	Elbe-Seitenkanal, Elbe-Seitenkanal
Bootsschleusenanlage Brandreeken	Elisabethfehnkanal, Elisabethfehnkanal
Schiffsschleusenanlage Mariensiel	Ems-Jade-Kanal, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Wahnhausen	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Wilhelmshausen	Fulda, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Bonaforth	Fulda, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Ems	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage Nievern	Lahn, Lahn
Schiffsschleusenanlage beim Lesumsperrwerk	Lesum, Lesum
Schiffsschleusenanlage Limbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Randersacker	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wipfeld	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Goßmannsdorf	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Marktbreit	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Offenbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Garstadt	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kitzingen	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Würzburg	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gerlachshausen	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Dettelbach	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Knetzgau	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Ottendorf	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Schweinfurt	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kleinostheim	Main, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Mühlheim	Main, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Limbach	Main, Wehrarm Limbach
Bootsschleusenanlage Knetzgau	Main, Wehrarm Knetzgau
Bootsschleusenanlage Ottendorf	Main, Wehrarm Ottendorf
Bootsschleusenanlage Schweinfurt	Main, Wehrarm Schweinfurt
Bootsschleusenanlage Garstadt	Main, Wehrarm Garstadt
Bootsschleusenanlage Wipfeld	Main, Wehrarm Wipfeld
Bootsschleusenanlage Volkach	Main, Wehrarm Volkach/Mainschleife
Bootsschleusenanlage Dettelbach	Main, Wehrstrecke Dettelbach
Bootsschleusenanlage Kitzingen	Main, Wehrstrecke Kitzingen
Bootsschleusenanlage Marktbreit	Main, Wehrstrecke Marktbreit
Bootsschleusenanlage Goßmannsdorf	Main, Wehrstrecke Goßmannsdorf
Bootsschleusenanlage Randersacker	Main, Wehrstrecke Randersacker
Bootsschleusenanlage Kleinostheim	Main, Wehrstrecke Kleinostheim
Bootsschleusenanlage Mühlheim	Main, Wehrstrecke Mühlheim
Bootsschleusenanlage Offenbach	Main, Wehrstrecke Offenbach

Schiffsschleusenanlage Forchheim	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bamberg	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Strullendorf	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hausen	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Erlangen	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kriegenbrunn	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Nürnberg	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eibach	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Leerstetten	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Kelheim	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Riedenburg	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Dietfurt	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Eckersmühlen	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bachhausen	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hilpoltstein	Main-Donau-Kanal, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Riedenburg	Main-Donau-Kanal, Wehrstrecke Riedenburg
Bootsschleusenanlage Kelheim	Main-Donau-Kanal, Wehrstrecke Kelheim
Schiffsschleusenanlage Koblenz	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Trier	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Detzem	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Zeltingen	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Grevenmacher	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lehmen	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wintrich	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Palzem	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage St.Aldegund	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Enkirch	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Fankel	Mosel, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Müden	Mosel, Hauptstrecke
Bootsschleusenanlage Palzem	Mosel, Wehrstrecke Palzem
Bootsschleusenanlage Grevenmacher	Mosel, Wehrstrecke Grevenmacher
Bootsschleusenanlage Trier	Mosel, Wehrstrecke Trier
Bootsschleusenanlage Detzem	Mosel, Wehrrarm Detzem
Bootsschleusenanlage Wintrich	Mosel, Wehrstrecke Wintrich
Bootsschleusenanlage Zeltingen	Mosel, Wehrstrecke Zeltingen
Bootsschleusenanlage Enkirch	Mosel, Wehrstrecke Enkirch
Bootsschleusenanlage St.Aldegund	Mosel, Wehrstrecke St. Aldegund
Bootsschleusenanlage Fankel	Mosel, Wehrstrecke Fankel
Bootsschleusenanlage Müden	Mosel, Wehrstrecke Müden
Bootsschleusenanlage Lehmen	Mosel, Wehrstrecke Lehmen
Bootsschleusenanlage Koblenz	Mosel, Wehrstrecke Koblenz
Schiffsschleusenanlage Heilbronn	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Besigheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Marbach	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Pleidelsheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Poppenweiler	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hofen	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Cannstatt	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Untertürkheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Horkheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hessigheim	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lauffen	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Deizisau	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Esslingen	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Oberesslingen	Neckar, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Obertürkheim	Neckar, Hauptstrecke
Bootsschleuse Horkheim	Neckar, Kraftwerksstrecke Horkheim

Schiffsschleusenanlage Gamsheim	Rhein, Hauptstrecke
Betriebswerkgebäude Schleuse Breisach	Rhein, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Breisach	Rhein, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Iffezheim	Rhein, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Oberhausen	Rhein-Herne-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Duisburg-Meiderich	Rhein-Herne-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Lisdorf	Saar
Schiffsschleusenanlage Kanzem	Saar
Schiffsschleusenanlage Rehlingen	Saar
Schiffsschleusenanlage Mettlach	Saar, Km 94,06 (= lothr. km 75,62) bis 0,00
Schiffsschleusenanlage Serrig	Saar, Km 94,06 (= lothr. km 75,62) bis 0,00
Bootsschleusenanlage Kanzem	Saar
Bootsschleusenanlage Rehlingen	Saar, Wehrstrecke Rehlingen
Bootsschleusenanlage Mettlach	Saar, Wehrstrecke Mettlach
Bootsschleusenanlage Serrig	Saar, Wehrstrecke Serrig
Bootsschleusenanlage Drakenburg	Weser, Wehrarm Drakenburg
Schiffsschleusenanlage Petershagen	Weser, Schleusenkanal Petershagen
Schiffsschleusenanlage Schlüsselburg	Weser, Schleusenkanal Schlüsselburg
Schiffsschleusenanlage Landesbergen	Weser, Schleusenkanal Landesbergen
Schiffsschleusenanlage Drakenburg	Weser, Schleusenkanal Drakenburg
Schiffsschleusenanlage Langwedel	Weser, Schleusenkanal Langwedel
Schiffsschleusenanlage Zugang Industrie- und Handelsh	Weser, Unterweser
Schiffsschleusenanlage Schönwalde	Havelkanal, Havelkanal
Schiffsschleusenanlage Hohensaaten West	Havel-Oder-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Hohensaaten Ost	Havel-Oder-Wasserstraße, Verbindungskanal Hohensaaten Ost (zur Oder)
Schiffsschleusenanlage Neustadt-Glewe	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Neu Kaliß	Müritz-Elde-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Banzkow	Müritz-Elde-Wasserstraße, Fluss-/Kanalstrecke Stör-Wasserstraße
Schiffsschleusenanlage Diemitz	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wesenberg	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Bredereiche	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Voßwinkel	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Zaaren	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Regow	Obere Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Himmelpfort	Obere Havel-Wasserstraße, Flusstrecke Lychener Gewässer
Schiffsschleusenanlage Liebenwalde	Obere Havel-Wasserstraße, Kanalstrecke
Schiffsschleusenanlage Wettin	Saale, Hauptstrecke
Schiffsschleusenanlage Wilhelmshaven	Nordsee, Jade

Name	Wasserstraße
Wehranlage Dietfurt	Altmühl, Altmühl
Wehranlage Bad Abbach	Donau, Wehrarm Bad Abbach
Wehranlage Regensburg Südarm	Donau, Wehrarm Regensburg Süd/Donau-Südarm
Wehranlage Regensburg Nordarm	Donau, Wehrarm Regensburg Nord/Donau-Nordarm
Wehranlage Geisling	Donau, Wehrarm Geisling
Wehranlage Hilter	Dortmund-Ems-Kanal, Wehrarm Hilter
Wehranlage Dütthe	Dortmund-Ems-Kanal, Wehrarm Dütthe
Wehranlage Bollingerfähr	Dortmund-Ems-Kanal, Wehrarm Bollingerfähr
Wehranlage Herbrum	Dortmund-Ems-Kanal, Wehrarm Herbrum
Wehranlage Geesthacht	Elbe, Wehrarm Geesthacht
Wehranlage Geeste	Ems, Hauptstrecke
Wehranlage Varloh	Ems, Hauptstrecke
Wehranlage Wahnhausen	Fulda, Hauptstrecke
Wehranlage Wilhelmshausen	Fulda, Hauptstrecke
Wehranlage Bonaforth	Fulda, Hauptstrecke
Wehranlage Goldfischdever	Küstenkanal, Hauptstrecke
Wehranlage Kalkofen	Lahn, Wehrarm Kalkofen
Wehranlage Lahnstein	Lahn, Wehrarm Lahnstein
Wehranlage unteres Wehr Giessen	Lahn, Obere Lahn
Wehranlage oberes Wehr Giessen	Lahn, Obere Lahn
Wehranlage Limbach	Main, Wehrarm Limbach
Wehranlage Knetzgau	Main, Wehrarm Knetzgau
Wehranlage Ottendorf	Main, Wehrarm Ottendorf
Wehranlage Schweinfurt	Main, Wehrarm Schweinfurt
Wehranlage Garstadt	Main, Wehrarm Garstadt
Wehranlage Wipfeld	Main, Wehrarm Wipfeld
Wehranlage Volkach	Main, Wehrarm Volkach/Mainschleife
Wehranlage Dettelbach	Main, Wehrstrecke Dettelbach
Wehranlage Kitzingen	Main, Wehrstrecke Kitzingen
Wehranlage Marktbreit	Main, Wehrstrecke Marktbreit
Wehranlage Goßmannsdorf	Main, Wehrstrecke Goßmannsdorf
Wehranlage Randersacker	Main, Wehrstrecke Randersacker
Wehranlage Würzburg	Main, Wehrstrecke Würzburg
Wehranlage Kleinostheim	Main, Wehrstrecke Kleinostheim
Wehranlage Krotzenburg	Main, Wehrstrecke Krotzenburg
Wehranlage Mühlheim	Main, Wehrstrecke Mühlheim
Wehranlage Offenbach	Main, Wehrstrecke Offenbach
Wehranlage Forchheim	Main-Donau-Kanal, Wehrarm Forchheim
Wehranlage Riedenburg	Main-Donau-Kanal, Wehrstrecke Riedenburg
Wehranlage Kelheim	Main-Donau-Kanal, Wehrstrecke Kelheim
Wehranlage Palzem	Mosel, Wehrstrecke Palzem
Wehranlage Grevenmacher	Mosel, Wehrstrecke Grevenmacher
Wehranlage Trier	Mosel, Wehrstrecke Trier
Wehranlage Detzem	Mosel, Wehrarm Detzem
Wehranlage Wintrich	Mosel, Wehrstrecke Wintrich
Wehranlage Zeltingen	Mosel, Wehrstrecke Zeltingen
Wehranlage Enkirch	Mosel, Wehrstrecke Enkirch
Wehranlage St.Aldegund	Mosel, Wehrstrecke St. Aldegund
Wehranlage Fankel	Mosel, Wehrstrecke Fankel
Wehranlage Müden	Mosel, Wehrstrecke Müden
Wehranlage Lehmen	Mosel, Wehrstrecke Lehmen
Wehranlage Koblenz	Mosel, Wehrstrecke Koblenz
Wehranlage Deizisau	Neckar, Wehrstrecke Deizisau
Wehranlage Oberesslingen	Neckar, Wehrarm Oberesslingen
Wehranlage Esslingen	Neckar, Wehrstrecke Esslingen
Wehranlage Obertürkheim	Neckar, Wehrstrecke Obertürkheim

Wehranlage Poppenweiler	Neckar, Wehrstrecke Poppenweiler
Wehranlage Hessigheim	Neckar, Wehrstrecke Hessigheim
Wehranlage Besigheim	Neckar, Wehrarm Besigheim
Wehranlage Heilbronn	Neckar, Wehrstrecke Heilbronn
Wehranlage Bamberg	Regnitz, Hauptstrecke
Wehranlage Hausen	Regnitz, Hauptstrecke
Wehranlage Breisach	Rhein, Flusstrecke Märkt - Breisach
Wehranlage Marckolsheim	Rhein, Wehrarm Burkheim
Wehranlage Straßburg	Rhein, Wehrarm Altenheim
Wehranlage Gambsheim	Rhein, Wehrstrecke Freistett
Wehranlage Iffezheim	Rhein, Wehrstrecke Iffezheim
Wehranlage Lisdorf	Saar, Wehrstrecke Lisdorf
Wehranlage Rehlingen	Saar, Wehrstrecke Rehlingen
Wehranlage Mettlach	Saar, Wehrstrecke Mettlach
Wehranlage Serrig	Saar, Wehrstrecke Serrig
Wehranlage Schoden	Saar, Wehrarm Schoden (Wiltinger Bogen)
Wehranlage Petershagen	Weser, Wehrarm Petershagen
Wehranlage Schlüsselburg	Weser, Wehrarm Schlüsselburg
Wehranlage Landesbergen	Weser, Wehrarm Landesbergen
Wehranlage Drakenburg	Weser, Wehrarm Drakenburg
Wehranlage Langwedel	Weser, Wehrarm Langwedel
Wehranlage Fischbauchklappe Neue Mühle	Dahme-Wasserstraße, Wehrarm Neue Mühle
Wehranlage Malz II	Havel-Oder-Wasserstraße, Malzer Kanal (bei Malz)
Wehranlage Drahthammer	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Drahthammer
Wehranlage Kupferhammer	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Kupferhammer
Wehranlage Eberswalde	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Eberswalde
Wehranlage Ragöse	Havel-Oder-Wasserstraße, Wehrstrecke Ragöse
Wehranlage Diemitz	Müritz-Havel-Wasserstraße, Hauptstrecke
Wehranlage Bolt	Müritz-Havel-Wasserstraße, Wehrarm Bolt
Wehranlage Bredereiche	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrstrecke Bredereiche
Wehranlage Tornow	Obere Havel-Wasserstraße, seeartige Erweiterung
Wehranlage Bischofswerder	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Bischofswerder
Wehranlage Liebenwalde	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrstrecke Liebenwalde
Wehranlage Templin	Obere Havel-Wasserstraße, Wehrarm Templin
Wehranlage Planena	Saale, Wehrarm Planena
Wehranlage Pulverweiden Halle	Saale, Wehrarm Pulverweiden
Wehranlage Halle-Stadt	Saale, Wehrstrecke Halle-Stadt
Wehranlage Fischbauchklappe Calbe	Saale, Wehrarm Calbe
Wehranlage Unterschleuse Berlin	Spree-Oder-Wasserstraße, Wehrarm Unterschleuse/Flutgraben
Wehranlage Großes Wehr Brandenburg	Untere Havel-Wasserstraße (Spandau - Plaue), Wehrarm Stimmingsarche
Wehranlage Vorderarche Rathenow	Untere Havel-Wasserstraße (Plaue - Elbe), Wehrarm Vorderarche

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2197 –**

Jahresvergütung von Aufsichtsräten und Vorstandsmitgliedern der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Jahr 2021 und Erhöhung von Vorstandsfixgehältern in Höhe von 10 Prozent

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Integrierten Geschäftsbericht 2021 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihren Konzernabschluss für das zurückliegende Jahr. Der Jahresfehlbetrag lag für das abgelaufene Geschäftsjahr 2021 bei knapp 950 Mio. Euro (vgl. <https://ibir.deutschebahn.com/2021/de>).

Kurz zuvor wurde öffentlich bekannt, dass der Aufsichtsrat zwei Vorstandsmitgliedern eine Erhöhung ihrer Fixgehälter um rund 10 Prozent zugebilligt hat (vgl. <https://www.wiwo.de/unternehmen/handel/deutsche-bahn-bahn-vorstand-erhalten-nach-vertragsverlaengerung-auch-mehr-gehalt/27022298.html>). Der Vorstand der DB AG und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben für 2022 für Tarifbeschäftigte eine Gehaltssteigerung von 1,5 Prozent für DB-Betriebe, in denen EVG-Tarifverträge gelten, vereinbart (vgl. „Das neue Jahr beginnt für dich mit einem Knall. Es gibt ab dem 1. Januar mehr Geld“, <https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/du-verdient-mehr-die-neuen-entgelttabellen-sind-online-9390/>).

Die Fernzüge der DB AG haben im April 2022 nicht einmal mehr eine Pünktlichkeit von 70 Prozent erreicht (vgl. <https://www.morgenpost.de/wirtschaft/article235297783/Verspaetungen-der-Deutschen-Bahn-haeufen-sich.html>). Ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung von Vorstandsgehältern bei der DB AG und der Entwicklung der Pünktlichkeit im Bahnverkehr kann somit nach Auffassung der Fragesteller nicht vermutet werden.

1. Wie hoch lagen die festen Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für das Geschäftsjahr 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt?

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der Deutschen Bahn AG (DB AG) verwiesen (abrufbar unter: <https://ibir.deutschebahn.com/2021/de/download-center/>).

2. Verzichteten nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitglieder des Aufsichtsrats auf eine Auszahlung der ihnen zustehenden variablen Vergütungen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021, und was waren die jeweiligen Begründungen (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239)?
3. An wen wurden die erfolgsorientierten Anteile an der Vergütung für die Aufsichtsratsmitglieder der DB AG für das Jahr 2021 von insgesamt 323 000 Euro und wie viel wurde an die Mitglieder des Aufsichtsrats gesamthaft ausgezahlt (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 184)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Integrierten Bericht 2020 der DB AG kann entnommen werden, dass es im Jahr 2020 keinen variablen Vergütungsanteil für Aufsichtsratsmitglieder gab. Dies steht im Zusammenhang mit dem operativen Ergebnis des Geschäftsjahres 2020.

Dem Integrierten Bericht 2021 der DB AG kann entnommen werden, dass alle Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2021 auf die ihnen zustehende variable Vergütung verzichtet haben. Grund für den Verzicht ist der Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags (HHA) vom 21. April 2021.

4. Auf Basis welcher rechtlichen Grundlagen verzichteten jene Aufsichtsratsmitglieder der DB AG, die zugleich Parlamentarischen Staatssekretäre waren, als einzige Mitglieder des Aufsichtsrats auf ihre Bezüge, und sieht die Bundesregierung Anhaltspunkte für die Notwendigkeit einer Zulässigkeitsprüfung aus aktienrechtlicher Sicht, weil sie anders behandelt werden als die übrigen Aufsichtsratsmitglieder?
5. Weshalb wurden seitens der Parlamentarischen Staatssekretäre im Aufsichtsrat der DB AG keine durch die DB AG zu zahlende Vergütungen beansprucht, um diese dem Bundeshaushalt zuzuführen, und könnte ein Verzicht aus Sicht der Bundesregierung eine unzulässige Unterstützungsmaßnahme der DB AG durch die Bundesrepublik Deutschland erfüllen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat empfiehlt Aufsichtsratsmitgliedern, die zugleich Parlamentarische Staatssekretärinnen bzw. Parlamentarische Staatssekretäre sind, auf die Vergütung zu verzichten. Das Aufsichtsratsmitglied und die DB AG schließen dann einen Vertrag, mit dem die DB AG von ihrer Verpflichtung zur Gewährung einer Aufsichtsratsvergütung freigestellt wird.

6. Hält die Bundesregierung die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG und seiner Konzernunternehmen für angemessen angesichts dessen, dass in anderen im öffentlichen Besitz stehenden Verkehrsunternehmen Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen, sondern lediglich Sitzungsgelder erhalten (vgl. Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn AG 2020, S. 38, <https://hochbahn-fb20.corporate-report.com/#38>), auch wenn einige Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG laut Konzernabschluss ihre Vergütungen nach Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB; vgl. https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sunc_id=HBS-005184) an die Hans-Böckler-Stiftung abgeführt haben (vgl. https://www.deutschebahn.com/resource/blob/7343738/2399eacea035e260cd9838b0cf0c0e6/Integrierter-Bericht-2021_download-dat

a.pdf), und ist eine Evaluierung der Vergütungsstrukturen aller Aufsichtsräte im DB-Konzern vorgesehen ?

Die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin der DB AG hat zuletzt im Jahr 2010 über die Höhe der Vergütung von Aufsichtsratsmitgliedern in der Hauptversammlung beschlossen. Änderungen der Vergütungshöhe sind seitdem nicht erfolgt und nicht geplant. Die Festlegung der Vergütung des Aufsichtsrats bei Tochtergesellschaften ist zuletzt im Jahr 2018 angepasst worden.

Die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für die Ausübung eines Aufsichtsratsmandats entspricht den Richtlinien für eine aktive Beteiligungsführung bei Unternehmen mit Bundesbeteiligung.

7. Was ist unter Transaktionen zwischen der DB AG und Arbeitnehmervertretern des Aufsichtsrats „Kauf von Waren und Dienstleistungen“ in Höhe von 674 000 Euro im Jahr 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung zu verstehen (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239)?

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der DB AG verwiesen.

8. Ist seitens der Bundesregierung geplant, über das zuständige Organ der DB AG eine Änderung der Satzung der DB AG dahin gehend auf den Weg zu bringen, dass auch die durch die Anteilseigner vorgeschlagenen Mitglieder des Aufsichtsrats, die zugleich Mitglieder des Deutschen Bundestages sind, ihre Vergütungen aus dem jeweiligen Aufsichtsratsmandat an den Bundeshaushalt abführen müssen und nicht mehr als Privateinnahmen verbuchen können (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 184 f.)?

Eine Satzungsänderung ist nicht geplant.

9. Wie hoch sind die Deckungssummen der Haftpflichtversicherungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG, wie hoch sind die Jahresbeiträge, und weshalb werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Beiträge von der DB AG entrichtet und nicht von den Mitgliedern des Aufsichtsrats aus deren Vergütungen?

Nach Auskunft der DB AG ist die bestehende Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Aufsichtsratsmitglieder (D&O-Versicherung) eine Konzernpolice. Von dieser sind die Organmitglieder der einzelnen Konzerngesellschaften gesamthaft erfasst.

Im Übrigen wird auf den Integrierten Bericht 2021 verwiesen.

Die erbetenen Informationen zu den Einzelheiten der Konditionen können aufgrund grundrechtlich geschützter Geschäftsgeheimnisse der Versicherer nicht zur Verfügung gestellt werden.

10. Wie hoch war der Anspruch auf variable Vergütungen des Vorstands der DB AG, und aus welchen Gründen verzichteten nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 auf eine Auszahlung?
11. Steht aus Sicht der Bundesregierung der Verzicht des Vorstands der DB AG auf die Auszahlung der variablen Vergütung in einem Zusammenhang mit einem Antrag der Fraktion der AfD im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages für das Haushaltsgesetz 2021, wonach in

Kapitel 12 02, Titel 891 11-772 Ausgaben für Baukostenzuschüsse für die Deutsche Bahn AG, in Höhe von 650 Mio. Euro gesperrt werden sollten, bis zu einer zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG abgeschlossenen Eckpunktevereinbarung über den Verzicht auf variable Vergütungen bei der Deutschen Bahn AG und ihren Tochtergesellschaften (Ausschussdrucksache 19(8)8183), und wenn nein, was war sonst der Grund?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der DB AG verwiesen. Der Grund für den Verzicht für das Geschäftsjahr 2021 geht auf den Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses (HHA) vom 21. April 2021 zurück.

12. Kann die Bundesregierung Presseinformationen bestätigen, dass dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG vertraglich nach fünfjähriger Zugehörigkeit zum Vorstand eine Gehaltserhöhung von rund 10 Prozent zusteht (vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article237884749/Zehn-Prozent-mehr-Aufsichtsrat-stimmt-Gehaltserhoehung-fuer-Bahnchef-zu.html>) und auf diese Erhöhung aufgrund der unbefriedigenden Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2020 im Jahr 2021 verzichtet wurde?

Die Bundesregierung kann die genannten Informationen nicht bestätigen.

13. Weshalb wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 die Long-Term-Incentives für den Vorstand um knapp 2 Mio. Euro gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 erhöht (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239), und steht dieses in einem Zusammenhang mit dem Verzicht des Vorstands auf die variablen Vergütungen (Short-Term-Incentives) und zustehende Gehaltserhöhungen, d. h., ist im Ergebnis lediglich eine zeitliche Streckung der variablen Vergütung und Gehaltserhöhung auf spätere Jahre erfolgt?

Es wird auf die S. 181 des Integrierten Berichts 2021 verwiesen. Wie dem Integrierten Bericht 2020 zu entnehmen ist, wurden in den Vorjahren gebildete Rückstellungen für LTI-Pläne 2017 bis 2020 und 2018 bis 2021 bereits im Berichtsjahr 2020 aufgelöst. In den genannten Zeiträumen erfolgte keine Auszahlung des LTI.

14. Wenn sowohl Aufsichtsrat als auch Vorstand im Geschäftsjahr 2021 auf eine Auszahlung von variablen Vergütungen verzichtet haben, wie begründete der Aufsichtsrat nach Kenntnis der Bundesregierung die nun beschlossene Anhebung der festen Vergütung (Fixgehalt) des Vorstandsvorsitzenden und eines weiteren Vorstandsmitglieds um rund 10 Prozent, obwohl das Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EBIT) des DB-Konzerns im Jahr 2021 weiterhin negativ blieb, d. h. die DB AG selbst ohne Berücksichtigung des Finanzergebnisses und der Steuern weiterhin rote Zahlen schreibt (vgl. <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/gehaltserhoehung-fuer-db-chef-lutz-die-bahn-zahlt-90-000-euro-bei-verspaetung/28217344.html>)?

Die Erhöhung der Grundvergütung von Vorstandsmitgliedern steht im Zusammenhang mit der Wiederbestellung für eine neue Bestellperiode. Ein Widerspruch besteht nicht.

15. Gibt es bei der Vergütung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG einen Zusammenhang zwischen dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sowie der Entwicklung der Pünktlichkeit und den Erfolgsprämien?

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der DB AG verwiesen.

16. Erhielten Mitglieder des Vorstands der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 noch weitere Vergütungen aus Mitgliedschaften in Aufsichtsräten oder Boards (Verwaltungsräten) von Unternehmen, die in einem Beteiligungsverhältnis zur DB AG stehen?

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der DB AG verwiesen.

17. Erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 noch weitere Vergütungen aus Mitgliedschaften in Aufsichtsräten oder Boards (Verwaltungsräten) von Unternehmen, die in einem Beteiligungsverhältnis zur DB AG stehen?

Es wird auf den Integrierten Bericht 2021 der DB AG verwiesen.

18. Wenn für die DB AG die strengen aktienrechtlichen Trennungsgrundsätze zwischen Aufsichtsrat und Vorstand weiterbestehen sollen, wie bewertet die Bundesregierung es, dass ein Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG, das zugleich Vorsitzender des Compliance-Ausschusses ist, dem Board (Verwaltungsrat) der Arriva Plc, an der die DB AG beteiligt ist, ebenso wie der Vorstandsvorsitzende und weitere Bereichsvorstände der DB AG in der Funktion eines Directors angehört, und macht sich die Bundesregierung die Bewertung der Fragesteller zu eigen, dass sich dieses Aufsichtsratsmitglied somit indirekt selbst kontrolliert?

Nach Auffassung der Bundesregierung kann in der geschilderten Konstellation weder ein Verstoß gegen gesetzliche Inkompatibilitätsvorgaben noch eine indirekte Selbstkontrolle gesehen werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rene Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2788 –**

Bundeswasserstraßenausbaugesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3224; <https://www.gesetze-im-internet.de/wastrabg/WaStrAbG.pdf>) sind im Abschnitt 1 laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und im Abschnitt 2 neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs gesetzlich wie folgt festgehalten. Abschnitt 1: VDE 17 (Hannover–Magdeburg–Berlin), Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Südstrecke), Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante), Neubau Schleuse Minden, Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke), Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen), Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel, Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach, Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße, Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals, Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Im Abschnitt 2: Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein, Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg, Fahrrinnenanpassung der Außenweser, Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals, Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd), Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord), Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau, Vertiefung der Außenems, Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke), Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal, Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock, Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A), Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg, Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar, Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke), Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße, Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschließlich Ersatzneubau zweier Schleusen, Ausbau des Küstenkanals einschließlich Ersatzneubau zweier Schleusen, Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen, Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel, Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals, Ausbau des Stichkanals Hildesheim, Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt).

1. Wie ist der Planungs- und Entwicklungsstand der unter Abschnitt 1 des WaStrAbG benannten elf Vorhaben im Einzelnen?
2. Wann hatten die Planungen im Einzelnen begonnen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeitigen Projektstände sowie der jeweilige Planungsbeginn können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Projektstand*	Beginn Planung
	Abschnitt 1 – laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB)		
1/W47	VDE 17 (Hannover - Magdeburg - Berlin)	3-4	1990
2/W48	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	3-4	1990
3/W49	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	4	1993
4/W50	Neubau Schleuse Minden	4	< 2000
5/W51	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	3-4	1990
6/W52	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (Östlich Gelsenkirchen)	2-4	1990
7/W53	Bau der 2. Schleusenkammer Trier an der Mosel	4	< 2010
8/W54	Fahrrinnenvertiefung am Main zwischen Wipfeld und Limbach	2-3	< 2010
9/W55	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow an der Havel-Oder-Wasserstraße	3-4	1992
10/W01	Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	1-3	2014
11/W44	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	4	2000

* Legende:

- 0 = ohne Planungsbeginn
- 1 = Planungsphase
- 2 = Planfeststellungsphase
- 3 = Bauphase
- 4 = Betriebsphase

3. Mit welchen Baukostenerhöhungen rechnet die Bundesregierung in den elf einzelnen Vorhaben des Abschnittes 1 ggf.?
7. Mit welchen Baukostenerhöhungen rechnet die Bundesregierung in den 24 einzelnen Vorhaben des Abschnittes 2 ggf.?

Die Fragen 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei allen noch nicht abgeschlossenen Vorhaben sind in Abhängigkeit vom Umsetzungsstand Kostensteigerungen möglich.

Aufgrund des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine und dessen Folgen sind Lieferengpässe und Preissteigerungen bei vielen Baustoffen zu erwarten. Zudem erhöhen steigende Energiekosten die Produktions- und Transportkosten von Baustoffen sowie Baumaschinenkosten. Belastbare Aussagen zu den voraussichtlichen Ausgabenentwicklungen und Projektlaufzeiten sind vor diesem Hintergrund nicht möglich.

4. Gibt es Bauverzögerungen oder gar Stillstände im Abschnitt 1, deren Ursachen Behinderungen durch Umweltverbände oder Bürgerinitiativen sind (bitte ggf. aufzählen)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

5. Wie ist der Planungs- und Entwicklungsstand der unter Abschnitt 2 des WaStrAbG benannten 24 Vorhaben im Einzelnen?
6. Wann hatten die Planungen (vgl. Frage 5) im Einzelnen begonnen oder wann werden sie im Einzelnen beginnen?
8. Gibt es Bauverzögerungen oder gar Stillstände im Abschnitt 2, deren Ursachen Behinderungen durch Umweltverbände oder Bürgerinitiativen sind?

Die Fragen 5, 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeitigen Projektstände sowie der jeweilige Planungsbeginn können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Projektstand*	Beginn Planung
	Abschnitt 2 – Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB-Engpassbeseitigung (in Fettdruck) und VB)		
1/W25	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein	1	2013
2/W30	Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg	0	Noch offen
3/W45	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	2	2000**)
4/W02	Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals	1	2010
5/W46b	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)	0	2006**)
6/W46a	Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	2	2006**)
7/W23	Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau	1	2020
8/W06	Vertiefung der Außenems	2	2008
9/W41	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	0	Noch offen
10/W03	Neutrassierung der Saatsee-Kurve am Nord-Ostsee-Kanal	1	2010
11/W04	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	3	2015
12/W31	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen (Variante A)	2-3	< 2010
13/W27	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg	1	2013
14/W05	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	1	2015
15/W18	Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)	3	2007
16/W37	Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (Strecke)	1, 3, 4	1992
17/W10	Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	2-3	ca. 2010
18/W24	Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen	1	2020
19/W12	Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal	1	2016

BPl-Nr.	Bedarfsplanvorhaben	Projektstand*	Beginn Planung
20/W29	Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen	0-2	< 2010
21/W28	Bau von sieben 2. Schleusenkammern an der Mosel	0-3	< 2010
22/W33	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (Vertiefung und Verbreiterung)	0	Noch offen
23/W08	Ausbau des Stichkanals Hildesheim	1-3	ca. 2010
24/W39	Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal (ausschließlich in Bezug auf ihren Erhalt)	4	2013

* Legende:

0 = ohne Planungsbeginn

1 = Planungsphase

2 = Planfeststellungsphase

3 = Bauphase

4 = Betriebsphase

**) Für die Vorhaben W45 und W46 a und b lag 2011 ein Planfeststellungsbeschluss vor. Dieser wurde von Umweltverbänden beklagt und mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes 2016 für nicht vollziehbar erklärt. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den aktuellen Planungsfortschritt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2809 –**

Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind im Grundpreis teurer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ohne Subventionen fällt die Kostenbilanz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu Gunsten des vergleichbaren konventionellen Modells aus (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/>). Um den Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu fördern, setzt die Bundesregierung auf eine Vielzahl von Förderprogrammen, die auch untereinander kombiniert werden können (https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html). Mit der Innovationsprämie wird der staatliche Anteil am sogenannten Umweltbonus dabei verdoppelt. Sie wurde durch die Bundesregierung bis Ende 2022 verlängert (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/faq-umweltbonus-1993830>).

Förderfähig sind dabei Neuwagen, bei denen bis zu 9 000 Euro Förderung für Elektroautos und bis zu 6 750 Euro Förderung bei Plug-In-Hybriden ausgeschüttet werden, sowie Gebrauchtwagen, bei deren Erstzulassung keine Förderung beantragt wurde. Bei Leasing-Fahrzeugen ist die Förderung abhängig von der Leasing-Laufzeit, hier kann eine Maximalförderung von 4 500 Euro bei Elektroautos und 3 375 Euro bei Plug-In-Hybriden erreicht werden (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/>).

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Wettbewerbsverzerrung und Fördermissbrauch bei der Innovationsprämie“ auf Bundestagsdrucksache 19/31436, bei der erfragt wurde, ob die Bundesregierung Kenntnisse „in Bezug auf in Deutschland neu zugelassene und geförderte Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride, die nach Ablauf der Haltedauer als Gebrauchtwagen ins europäische Ausland verkauft werden“ hat, wurde ausgeführt, dass frühestmögliche Aussagen zum ersten Halbjahr 2021 erst im Oktober 2021 möglich wären. Weiter wird in der Antwort zu Frage 3 nach bekannten „Fällen dieser Art“ ausgeführt, dass der Bundesregierung keine Informationen dazu vorliegen, dass zugelassene Fahrzeuge nach Ablauf der Mindesthaltedauer vermehrt ins Ausland verkauft worden sind sowie dass aufgrund der fehlenden Datengrundlage keine weiterführenden Angaben gemacht werden können.

Subventionsbetrug ist sowohl im Gesetz gegen missbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (Subventionsgesetz – SubvG) klar geregelt (<https://www.gesetze-im-internet.de/subvg/BJNR020370976.html>) als auch im § 264 des Strafgesetzbuches als Straftatbestand aufgeführt (<https://dejure.org/gesetze/StGB/264.html>).

1. Mittel in welcher Höhe wurden aufgrund der Förderrichtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ausgeschüttet (bitte nach Herstelleranteil und Bundesanteil einzeln für die Monate ab Juli 2021 auflisten sowie die Gesamtmittel nach Hersteller- und Bundesanteil seit Beginn der Förderung angeben)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität (Umweltbonus) Ausgezahlte Mittel in Euro (Rückforderungen wurden nicht abgezogen)		
Monat	Herstelleranteil	Bundesanteil
2021-07	142.862.637,50	285.341.825,00
2021-08	136.091.187,50	271.979.700,00
2021-09	105.948.450,00	211.752.825,00
2021-10	201.984.362,50	403.699.162,50
2021-11	154.878.025,00	309.696.412,50
2021-12	133.018.687,50	265.995.875,00
2022-01	253.496.925,00	506.862.000,00
2022-02	118.006.587,50	235.846.475,00
2022-03	148.859.050,00	297.573.850,00
2022-04	90.184.425,00	180.286.125,00
2022-05	106.891.256,25	213.735.612,50
2022-06	150.669.162,50	301.316.075,00
2016-07 - 2022-06	3.038.526.981,25	5.680.085.925,00

2. Mittel in welcher Höhe wurden für die Förderung von Neuwagen ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach den Beträgen der Gesamtförderung [9 000 Euro, 7 500 Euro, 6 750 Euro usw.] listen)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität
Geförderte Neufahrzeuge
Juli 2016 bis Juni 2022

Ohne Innovationsprämie													
Herstelleranteil (Euro)	468,75	562,5	625	750	937,5	1125	1250	1500	1875	2000	2250	2500	3000
Bundesanteil (Euro)	468,75	562,5	625	750	937,5	1125	1250	1500	1875	2000	2250	2500	3000
Gesamtbonus (Euro)	937,5	1125	1250	1500	1875	2250	2500	3000	3750	4000	4500	5000	6000
Bundesförderung inkl. AVAS (Acoustic Vehicle Alerting Sys- tem) (Euro)	-	-	-	-	21.962,50	26.875,00	2.500,00	82.607.325,00	21.217.700,00	219.812.750,00	21.685.250,00	8.665.725,00	61.134.400,00

Mit Innovationsprämie													
Herstelleranteil (Euro)	468,75	562,5	625	750	937,5	1125	1250	1500	1875	2000	2250	2500	3000
Bundesanteil (Euro)	937,5	1125	1250	1500	1875	2250	2500	3000	3750	4000	4500	5000	6000
Gesamtbonus (Euro)	1406,25	1687,5	1875	2250	2812,5	3375	3750	4500	5625	6000	6750	7500	9000
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	14.362,50	18.000,00	10.500,00	25.900,00	2.145.900,00	2.594.200,00	643.900,00	1.849.700,00	613.738.750,00	-	1.230.709.700,00	238.753.500,00	2.927.001.300,00

3. Mittel in welcher Höhe wurden für die Förderung von Gebrauchtwagen ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach den Beträgen der Gesamtförderung [9 000 Euro, 7 500 Euro, 6 750 Euro usw.] listen)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität

Geförderte Gebrauchtfahrzeuge

19. Februar 2020 bis 30. Juni 2022

Ohne Innovationsprämie						
Herstelleranteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500
Bundesanteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500
Gesamtbonus (Euro)	937,5	1250	1875	2500	3750	5000
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	-	-	-	-	640.825,00	256.200,00
Mit Innovationsprämie						
Herstelleranteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500
Bundesanteil (Euro)	937,5	1250	1875	2500	3750	5000
Gesamtbonus (Euro)	1406,25	1875	2812,5	3750	5625	7500
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	-	-	37.700,00	12.500,00	76.309.550,00	70.955.700,00

4. Mittel in welcher Höhe wurden im Bereich Leasing-Fahrzeuge ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach Leasing-Laufzeit und die Gesamtsumme an Förderung der einzelnen Leasing-Laufzeiten listen)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität
 Geförderte Leasingfahrzeuge seit der Laufzeitstafelung
 16. November 2020 bis 30. Juni 2022

Ohne Innovationsprämie											
Neufahrzeuge											
Laufzeit (Monate)	6 bis 11			12 bis 23			mehr als 23				
	PHEV			PHEV			PHEV			BEV + FCEV	
Antriebsart	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.		über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.		über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.		über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.
Herstelleranteil (Euro)	468,75	562,5		750	937,5		1125	1250		1875	2500
Bundesanteil (Euro)	468,75	562,5		750	937,5		1125	1250		1875	2500
Gesamtbonus (Euro)	937,5	1125		1500	1875		2250	2500		3750	5000
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	-	-		-	21.962,50		26.875,00	2.500,00		3.654.650,00	356.700,00
							9.200,00	1.842.900,00		2.235.200,00	

Gebrauchtfahrzeuge						
Laufzeit (Monate)		6 bis 11		12 bis 23		mehr als 23
Antriebsart		PHEV	BEV + FCEV	PHEV	BEV + FCEV	PHEV
Herstelleranteil (Euro)		468,75	625	937,5	1250	1875
Bundesanteil (Euro)		468,75	625	937,5	1250	1875
Gesamtbonus (Euro)		937,5	1250	1875	2500	3750
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)		-	-	-	-	31.975,00
						10.200,00

Mit Innovationsprämie													
Neufahrzeuge		6 bis 11				12 bis 23				mehr als 23			
Laufzeit (Monate)		PHEV		BEV + FCEV		PHEV		BEV + FCEV		PHEV		BEV + FCEV	
Antriebsart		über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.	über 40 Tsd.	unter 40 Tsd.
Listenpreis (Euro)													
Herstelleranteil (Euro)		468,75	562,5	625	750	937,5	1125	1250	1500	1875	2250	2500	3000
Bundesanteil (Euro)		937,5	1125	1250	1500	1875	2250	2500	3000	3750	4500	5000	6000
Gesamtbonus (Euro)		1406,25	1687,5	1875	2250	2812,5	3375	3750	4500	5625	6750	7500	9000
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)		14.362,50	18.000,00	10.500,00	25.900,00	2.145.900,00	2.594.200,00	643.900,00	1.849.700,00	420.480.950,00	737.220.700,00	96.329.700,00	1.272.372.700,00

Gebrauchtfahrzeuge						
Laufzeit (Monate)	6 bis 11		12 bis 23		mehr als 23	
Antriebsart	PHEV	BEV + FCEV	PHEV	BEV + FCEV	PHEV	BEV + FCEV
Herstelleranteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500
Bundesanteil (Euro)	937,5	1250	1875	2500	3750	5000
Gesamtbonus (Euro)	1406,25	1875	2812,5	3750	5625	7500
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	-	-	37.700,00	12.500,00	21.219.600,00	13.969.900,00

5. Wie viele der im zweiten Halbjahr 2020 in Deutschland zugelassenen Elektrofahrzeuge, deren Halter eine staatliche Förderung erhielten, waren nach Kenntnis der Bundesregierung zum 31. Dezember 2021 noch in Deutschland zugelassen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Die entsprechenden Angaben sind nicht Bestandteil des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Ein Datenabgleich mit staatlichen Stellen, die eine Förderung gewähren, wird nicht durchgeführt.

6. Welche Schritte wurden von der Bundesregierung unternommen, um weitere Kenntnisse und Datengrundlagen in Bezug auf in Deutschland neu zugelassene und geförderte Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride, die nach Ablauf der Haltedauer als Gebrauchtwagen ins europäische Ausland verkauft werden (vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Anfrage) zu erlangen, und welche Kenntnisse wurden dabei erlangt (bitte auch auflisten, wann die Schritte unternommen wurden)?

Die Bundesregierung hat im Mai/Oktober 2021 und Februar 2022 das KBA um eine Einschätzung gebeten, wie viele in Deutschland erworbene und zugelassene Fahrzeuge nach Ablauf der in der Richtlinie zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge (Umweltbonus) vorgesehenen Mindesthaltedauer ins Ausland verkauft werden. Das KBA kam aufgrund einer groben Schätzung zu der Bewertung, dass dies bis zum Jahr 2020 keine statistisch signifikante Größenordnung erreichte.

Gemäß der Richtlinie besteht nach Nummer 3.3 eine Mindesthaltedauer bei der Förderung eines Elektrofahrzeugs. Das Fahrzeug muss mindestens sechs Monate auf die Antragstellerin bzw. den Antragsteller in Deutschland zugelassen sein. Beim Leasing erhöht sich die Mindesthaltedauer je nach Vertragslaufzeit auf bis zu 24 Monate. Eine kürzere Haltedauer ist dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle unverzüglich anzuzeigen. Auch eine Rückabwicklung von Kauf oder Leasing sind der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Behörde ist verpflichtet, bereits bewilligte Fördergelder zurückzufordern.

Es liegen keine Informationen vor, welche Elektrofahrzeuge, die mit einem Umweltbonus gefördert worden sind, nach Ablauf der Mindesthaltedauer wieder abgemeldet wurden.

7. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Kfz-Zulassungsbehörden eine Statistik geführt, wie viele elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb eines Jahres zugelassen und wieder abgemeldet worden sind (wenn ja, bitte diese Zahlen seit Beginn der Förderung listen)?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass die Kfz-Zulassungsbehörden Statistiken über abgemeldete E-Fahrzeuge führen. Bei diesen Behörden handelt es sich um Behörden der Länder.

8. Ist nach Ansicht der Bundesregierung ein Anfangsverdacht zur missbräuchlichen Inanspruchnahme von Subventionen gegeben, wenn elektrisch betriebene Fahrzeuge nach kurzer Haltedauer unter Gewinn ins Ausland verkauft werden (wenn ja, welche Schritte wurden hier von der Bundesregierung unternommen, und wann)?

Ein Anfangsverdacht ist in geschilderten Fällen nach Ansicht der Bundesregierung nicht gegeben, wenn die vorgeschriebenen Mindesthaltedauern eingehalten werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2940 –**

Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens wird aktuell durch personelle Engpässe gefährdet. Dieser Trend zieht sich durch den gesamten Bereich der Seeschifffahrt und ist der Tatsache geschuldet, dass es zunehmend weniger deutschsprachige Schiffsführungskräfte gibt (vgl. Hans Jürgen Witthöft, Das deutsche Seelotswesen, https://www.mhf.berlin/images/PDFs_fuer_Berichte/2018/MarineForum_Witthoeft_Seelotswesen_2.pdf).

Das Ziel der Ausbildungsreform im Seelotswesen ist die personelle Aufrechterhaltung des Seelotswesens durch alternative Ausbildungsformen (vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-aenderung-reform-seelotsen.pdf?__blob=publicationFile bzw. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/275/1927528.pdf>). Die Aufrechterhaltung des Seelotswesens ist eine staatliche Aufgabe, welche durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erfüllt werden muss. Es geht also um die langfristige, quantitative und qualitative Nachwuchssicherung im deutschen Seelotswesen.

Um künftige personelle Engpässe zu verhindern, müssen nach Ansicht der Fragesteller die primären Zielstellungen des BMDV und der GDWS die personelle Bedarfsermittlung, die Personalbeschaffung sowie die Personalentwicklung sein.

Die Eignung zum Seelotsen wird im § 9 Absatz 1 des Seelotsgesetzes (SeeLG) beschrieben (<https://www.gesetze-im-internet.de/seelotg/BJNR210350954.html>). Eine besondere Erwähnung findet hier die erforderliche Zuverlässigkeit. Die Eignungsermittlung der Seelotsen fußte bislang auf einer validen biographischen Eignungsdiagnostik. Dazu wurden fachliche und charakterliche Eignung durch berufliche Erfolgsfaktoren sowie eine einschlägige Berufserfahrung festgestellt (verantwortliche Dienststellungen und Netto-Fahrzeit). Die psychische Eignung wurde durch den German Pilot Test (GPT) festgestellt. Die physische Eignung wurde durch eine medizinische Eingangsuntersuchung sichergestellt.

Bislang wurden Seelotsen aus dem Kreis des nautischen Schiffsführungspersonals rekrutiert. Aufgrund der personellen Entwicklung sind die Zahlen aktiver nautischer Wachoffiziere und Kapitäne stetig rückläufig (vgl. Hans Jürgen

Witthöft, Das deutsche Seelotswesen, https://www.mhf.berlin/images/PDFs_fuer_Berichte/2018/MarineForum_Witthoeft_Seelotswesen_2.pdf). Dies gilt auch für die Absolventenzahlen der nautischen Ausbildungseinrichtungen (ebd.). Die traditionell aus Kapitänen, nautischen Wachoffizieren und nautischen Absolventen bestehende Zielgruppe verringert sich stetig (ebd.). Hinzu kommt das sich verstärkende Phänomen eines allgemeinen Fachkräftemangels in schiffahrtsbezogenen Berufen (ebd.). Davon betroffen sind der öffentliche Bereich wie Marine, Bundespolizei, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und Wasserschutzpolizei und der private Bereich wie beispielsweise Reedereien.

Vor der eigentlichen Laufbahnausbildung (Aspirantur) erfolgte bis dato der Prozess der Zulassung eines Seelotsenanwärters (ebd.). Dieser zugelassene Bewerber wurde anschließend im Benehmen gewählt. Im Rahmen der neuen Ausbildung werden sich sowohl Zulassungsvoraussetzungen als auch der Zulassungsprozess verändern (ebd.).

Die neue Ausbildung soll die berufliche Handlungsfähigkeit der künftigen Seelotsen sicherstellen. Diese Handlungsfähigkeit setzt sich wiederum zusammen aus spezifischen Kenntnissen (Arbeitsprozesswissen) und beruflichen Fertigkeiten. Ein Großteil der Kenntnisse konnte bislang als praktisches Erfahrungswissen betrachtet werden, welches ein Anwärter während seiner einschlägigen Berufserfahrung erwerben musste. Dies gilt auch für die berufsspezifischen Fertigkeiten wie den Umgang mit nautischen Geräten sowie Instrumenten oder Antriebs- und Rudersystemen.

1. Wie viele Seelotsen werden nach Auffassung der Bundesregierung unter der Berücksichtigung der Altersstruktur, krankheits- und unfallbedingten Ausfälle sowie der Entwicklung des Verkehrs in den nächsten zehn Jahren benötigt?

Künftig sollten voraussichtlich durchschnittlich 40 Seelotsen jährlich bestellt werden.

2. Wie wird sich nach Auffassung der Bundesregierung der Bedarf an Seelotsen durch die weiteren Entwicklungen in Technik und Verkehr verändern?

Der Bedarf an Seelotsen in den Lotsenbrüderschaften wird kontinuierlich von der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS) überprüft. Bislang hat die Schiffsgrößenentwicklung nicht zu einer Verringerung des Bedarfs geführt.

3. Wie wird die erforderliche Zuverlässigkeit der Seelotsen nach der Änderung des Seelotsgesetzes ermittelt?

Zum einen wird die Zuverlässigkeit durch den Nachweis des polizeilichen Führungszeugnisses überprüft, zum anderen werden entsprechende psychologische Testverfahren zu Einstellungen und Verhalten im psychologischen Eignungstest für Seelotsenbewerberinnen und -bewerber durchgeführt.

4. Werden biographische Eignungsfaktoren (Dienststellung und Einsatzzeiten) soweit diese bei LA2- oder LA3-Bewerbern vorhanden sind, in eine Eignungsfeststellung einbezogen?

Bei LA 2 und LA 3 werden die Dienststellung und die Einsatzzeiten sowie die Einsatzgebiete nach festgelegten Kriterien berücksichtigt und bewertet.

5. Wie wird nach der Änderung des Seelotsgesetzes die psychische, physische, fachliche und charakterliche Eignung der Seelotsen ermittelt?

Die gesundheitlichen Anforderungen an Seelotsinnen und Seelotsen ergeben sich aus der Seelotseignungsverordnung.

6. Welche Zielgruppen werden künftig als potenziell geeignet für den Beruf des Seelotsen betrachtet (Schulbildung, Qualifikationen, Verfügbarkeit)?

Die Bewerber müssen ein abgeschlossenes Bachelorstudium der Fachrichtung Nautik mit dem Befähigungszeugnis Nautischer Wachoffizier oder ein Befähigungszeugnis zum Kapitän nachweisen. Für den Ausbildungsstart in der LA 3 muss zusätzlich eine zweijährige Erfahrungsfahrzeit in nautisch verantwortlicher Position nachgewiesen werden.

7. Wie viele potenzielle Bewerber als Seelotse gibt es jeweils in den verschiedenen Zielgruppen (LA1, LA2, LA3)?

Für den Start in der LA 1 sind alle Inhaber eines Bachelorabschlusses der Fachrichtung Nautik und des Befähigungszeugnisses NWO potenziell bewerbungsfähig. Legt man für die künftigen potenziellen LA-2-Bewerber die vom BSH jährlich erteilten Befähigungszeugnisse Kapitän (NK) zugrunde, kann man von etwa 35 bis 40 Bewerbern pro Jahr ausgehen. Für den Start in die LA 3 sind bereits 160 Bewerbungen vorhanden.

8. Wie viele Bewerber als Seelotse müssen eignungsdiagnostisch untersucht werden, um eine ausreichende Anzahl geeigneter Anwärter vorzuhalten?

Das Verfahren ist für 600 Bewerberinnen und Bewerbern ausgelegt.

9. Wie werden potenzielle Anwärter für den Beruf des Seelotsen im Vorfeld angesprochen, informiert und potenziell erfasst?
10. Wie sind das Bildungsmarketing und die Rekrutierung von Bewerbern für die künftige Seelotsenausbildung konzeptioniert (Informationen in küstenfernen Gebieten, Berufsmessen, Berufsberatung, Anzeigen und Werbung etc.)?

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

Potenzielle Anwärter werden über Berufsbildungsmessen, Social-Media-Kanäle, die Agentur für Arbeit sowie über das speziell geschaffene Portal „www.lotsen.de“ angesprochen und informiert. Zudem werden Broschüren und Flyer unter anderem in Seefahrtsschulen verteilt. Von Interessierten werden freiwillige Angaben erfasst.

11. Wie stellt sich die Anwärtersituation unter dem Aspekt eines maritimen Fachkräftemangels dar (Wettbewerbssituation zwischen der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst)?

Der Fachkräftemangel war der Auslöser für das Schaffen der neuen Seelotsenausbildung.

12. Inwiefern sind Bedürfnisse der künftigen Generationen im Ausbildungskonzept für Seelotsen berücksichtigt worden (z. B. Shell-Studien, planbare Freizeit, Sabbaticals, Mutterschutz, Elternzeit etc.)?

Die genannten sozialen Randbedingungen unterliegen dem Selbstverwaltungsregime der Lotsenbrüderschaften.

13. Können sich künftige Anwärter zum Seelotsen ihre zukünftigen Reviere aussuchen (Attraktivität der Reviere)?

Ja.

14. Muss bei einer Zuweisung auf ein Revier mit einer Verkleinerung der Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) gerechnet werden (unterschiedliche soziale Bedingungen und Infrastruktur der unterschiedlichen Reviere)?

Nein.

15. Wie wird sich der künftige Bewerbungs- und Zulassungsprozess für Seelotsenanwärter im Detail praktisch gestalten (Ablaufbeschreibung)?

Nach dem Eingang der Bewerbung bei der GDWS folgt die Prüfung der Voraussetzungen des § 9 des Seelotsgesetzes (SeeLG) und daraufhin der Zulassungsbescheid oder Ablehnungsbescheid.

16. Wo und wie können sich potenzielle Bewerber über Anforderungen und Ablauf des Bewerbungs- und Auswahlverfahrens für Seelotsen informieren (rechtzeitige öffentliche Bekanntmachung)?

Die relevanten Informationen sind auf der Homepage der GDWS zu finden. Zudem können sich potenzielle Bewerberinnen und Bewerber per E-Mail oder telefonisch bei der GDWS informieren.

17. Inwiefern sind die zuständigen Stellen potenziellen Anwärtern bekanntgemacht (zielgruppenorientierte Bekanntmachung, z. B. durch Berufsberatung)?

Ausschreibungen mit den entsprechenden Informationen werden über das Stellenportal der Agentur für Arbeit und durch Anzeigen in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlicht. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 9, 10 und 16 verwiesen.

18. Gab oder gibt es Übergangsregelungen für bereits registrierte Bewerber, und inwiefern sind diese über die anstehenden Veränderungen informiert worden (persönlicher Aufwand)?

Ja, eine Information erfolgt über den persönlichen Kontakt der Mitarbeitenden der GDWS.

19. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen ggf. durch die neuen Ausbildungsmodalitäten im Vergleich zu dem herkömmlichen Ausbildungsprozess entstehende zeitliche und finanzielle Erschwernisse für die Zielgruppen der berufserfahrenen Anwärter (LA2, LA3; Bezug auf Verdienstausfall, zusätzliche Eingangsprüfungen und Verlängerung der Ausbildung) evaluiert, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
30. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob die Bundeslotsenkammer mit ihrer Organisationsstruktur für die zukünftigen Aufgaben geeignet ist, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
31. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob durch ein neues SeeLG und ein neues Ausbildungssystem in die Selbstverwaltung der Bundeslotsenkammer und der Lotsenbrüderschaft eingegriffen wird, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
32. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob die Bestandslotsen durch das neue Ausbildungssystem ein zusätzliches finanzielles Risiko tragen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
37. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob es durch das neue Ausbildungssystem zu einer finanziellen und/oder personellen Mehrbelastung der Lotsenbrüderschaften sowie der einzelnen Bestandslotsen kommt, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?

Die Fragen 19, 30 bis 32 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Seelotsgesetzes lagen umfangreiche Untersuchungen und Beratungen in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, der Bundeslotsenkammer und der Lotsenbrüderschaften zugrunde. Diese Arbeitsgruppe entwickelte das Konzept, das durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Seelotsgesetzes umgesetzt wurde. Die Arbeitsgruppe hat die denkbaren Szenarien untersucht, die Folgen der Szenarien bewertet und alle Fragen des künftigen Auswahlverfahrens, der Finanzierung und der geltenden Regularien geprüft.

20. Wie werden eine Verlängerung der Ausbildung sowie eine zusätzliche Eingangsprüfung für LA3 begründet (höherer persönlicher Aufwand könnte zu geringeren Bewerberzahlen führen, vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/288/1928841.pdf>, S. 6 zur Äußerung der Fraktion der AfD)?
33. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die einschlägige Berufserfahrung in gleichem Umfang in einer deutlich kürzeren Ausbildung vermittelt werden (Vergleich von Umfang und Didaktik)?

Die Fragen 20 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Seelotsgesetzes werden die Ausbildungsabschnitte qualitativ aufgewertet. Um sicherzustellen, dass Bewerberinnen und Bewerber aller Gruppen zu Beginn des dritten Ausbildungsabschnitts (LA 3) den gleichen Kenntnisstand haben, ist von allen Bewerberinnen und Bewerbern eine Prüfung am Ende des zweiten Ausbildungsabschnitts abzulegen.

21. Wird die Anwärterzahl der Zielgruppe LA3 nach Auffassung der Bundesregierung durch die Änderung des Ausbildungsprozesses reduziert werden, was der eigentlichen Zielstellung der Sicherung der Personalbeschaffung nach Auffassung der Fragesteller zuwiderliefe?

Nein.

22. Wie und mit welchem Vorlauf müssen die Lotsenbrüderschaften (LB) ihren Personalbedarf anmelden?
23. Kann ein Bedarf an Seelotsen, so wie bisher, spontan und jederzeit angemeldet werden?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Anmeldung von Bedarf ist jederzeit möglich, kann jedoch nur in Abhängigkeit von den Startdaten der Ausbildungen gestillt werden, da diese aufeinander aufbauen (LA 1 und LA 3 beginnen regelmäßig am 1. September, LA 2 am 1. März eines jeden Jahres).

24. Bleiben die Lotsenbrüderschaften in der Lage, ihren Bestand eigenverantwortlich, verkehrsangemessen und flexibel zu regeln?

Ja.

25. Müssen die Lotsenbrüderschaften nach Auffassung der Bundesregierung durch den neuen verlängerten Zulassungs- und Ausbildungsprozess mit starken Schwankungen im Bestand rechnen (Gefahr Über- und Unterbestand)?

Nein.

26. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Unterbestandes an Seelotsen zu einer Mehrarbeit und erhöhten Belastung der Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?

27. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Überbestandes an Seelotsen zur Verringerung des Einkommens und somit zu finanziellen Risiken für Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 19, 25, 30 bis 32 und 37 verwiesen.

28. Wie werden die Bundeslotsenkammer (BLK) bzw. die Bruderschaften in den Zulassungsprozess mit eingebunden, geht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer und Lotsenbruderschaften über eine beratende Funktion hinaus, und wenn ja, inwiefern?

Das Verfahren entspricht der bisherigen Praxis. Nach § 8 Absatz 2 SeeLG lassen die Aufsichtsbehörden mindestens jährlich im Benehmen mit den Lotsenbruderschaften unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und der Personalstruktur die erforderliche Anzahl von Seelotsenanwärterinnen und Seelotsenanwärttern zu. Die Lotsenbruderschaften nehmen die praktische Prüfung für die Bewerber zur LA 3 ab.

29. Inwiefern steht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer im Einklang mit ihren gesetzlichen Aufgaben (SeeLG) und ihren Satzungen (Haushalt und Verwaltung von Bundesgeldern)?

Die Mitwirkung der Bundeslotsenkammer in Angelegenheiten der Aus- und Fortbildung der Seelotsinnen und Seelotsen steht im Einklang mit ihrer gesetzlichen Funktion.

34. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung durch den Wegfall der einschlägigen Berufserfahrung die spätere Gefahr einer geringeren Beratungsqualität?

Nein.

35. Wie hoch wird die Rate der Ausbildungsabbrecher geschätzt?

Die Rate der Ausbildungsabbrüche wird auf weniger als einen Fall pro Jahr geschätzt.

36. Welche Mehrkosten könnten dadurch entstehen (vgl. Frage 35, Alimentation und Ausbildungskosten)?

Es entstehen keine Mehrkosten.

38. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die relevanten nautischen Fertigkeiten auf einem Fahrzeug erworben werden, ohne ein Teil der Besatzung zu sein (Einverständnis des Kapitäns, Haftungsproblematik als Berater)?

Die Vermittlung nautischer Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten hat einen hohen Stellenwert in der Ausbildung zum Seelotsen. Einzelheiten über die praktische Ausbildung werden in der Seelotsenaus- und Fortbildungsverordnung geregelt, die derzeit überarbeitet wird.

39. Wie und nach welchen Kriterien wird vorhandene einschlägige Berufserfahrung (LA2, LA3) als Ausbildungsanteil gewertet (objektive Vergleichsmöglichkeiten)?
40. Welche Verkürzungsmöglichkeiten ergeben sich für Anwärter mit einschlägiger Berufserfahrung (Kriterien, Bewertungsschema)?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Voraussetzungen für die Zulassung zu den verschiedenen Ausbildungsabschnitten werden in der Seelotsenaus- und Fortbildungsverordnung geregelt, die derzeit überarbeitet wird.

Einschlägige Berufserfahrung wird Berücksichtigung finden.

41. Welche Ausbildungsanteile sind in dem Zeitraum, in welchem Anwärter der LA1 mit der Erstellung ihrer Masterarbeit beschäftigt sind (ca. drei Monate), für Anwärter mit Berufserfahrung (LA2, LA3) vorgesehen?

Die LA-1-Anwärter sollen die Masterarbeit parallel zur praktischen und theoretischen Ausbildung anfertigen, sodass kein zeitlicher Leerlauf für die Anwärter, die in der LA 2 oder LA 3 gestartet sind, anfällt.

42. Sind die Anteile zwischen praktischer und theoretischer Ausbildung für alle Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) im letzten Ausbildungsabschnitt (zwölf Monate) gleich?

Die Anteile von praktischer und theoretischer Ausbildung im Ausbildungsabschnitt LA 3 sind für alle Anwärter gleich, unabhängig davon, in welchem Abschnitt diese gestartet sind.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/3992 –**

Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

In den ersten Monaten nach Beginn des Ukraine-Krieges waren die Fahrzeuge der Flüchtlinge aus der Ukraine durch eine freiwillige Initiative der Versicherer bis Ende Mai 2022 haftpflichtversichert. Am 1. Juni 2022 lief dieser Schutz aus (<https://www.dieversicherer.de/versicherer/auto-reise/news/kfz-versicherung-fluechtlinge-ukraine-84714>). In rund 300 Fällen hätte laut Gesamtverband der Versicherer (GDV) dieser Schutz gegriffen (<https://www.tag24.de/leipzig/unfall-leipzig/abgelaufene-haftpflicht-nach-unfaellen-mit-ukrainischen-autos-droht-aerger-2630121>).

Das Nachrichtenportal Tag24 berichtete am 5. Oktober 2022, dass nun eine Situation eingetreten wäre, in der ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Versicherungsschutz im Straßenverkehr in Deutschland unterwegs wären, weil deren Halter der Ansicht wären, diese freiwillige Initiative würde weiterhin andauern. Laut dem Gesamtverband der Versicherer gäbe es bereits 90 unregulierte Schadensfälle, die bei der Verkehrsofferhilfe aufgelaufen wären (ebd.).

Auf dem zentralen Hilfeportal „Germany4Ukraine“ des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI) findet sich im Bereich Mobilität ein Informationsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), in dem die Möglichkeiten für eine „Grüne Karte des ukrainischen Versicherers“ und die Möglichkeiten der Grenzversicherung, die entweder an der EU-Außengrenze oder in Deutschland erworben werden kann, erläutert werden, sowie erläutert wird, dass die freiwillige Übernahme zum 31. Mai 2022 ausgelaufen ist (<https://www.germany4ukraine.de/resource/blob/2012724/2074812/88d8d8d9bd5f7db0e17013b5b0ba28e0/merkblatt-ukrainische-fahrer-innen-data.pdf?download=1>).

1. Ist es geplant, die Informationen im Merkblatt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) auch auf anderen Webseiten zu verlinken, um die Information breiter zu streuen, und wenn ja, auf welchen?
3. Wird nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend auf die Versicherungssituation ukrainischer Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen, und wenn ja,

wie, und wo wird ggf. zusätzlich zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Stelle darauf hingewiesen?

9. Hat die Bundesregierungen Informationen oder Kenntnisse über Initiativen der Bundesländer, die zum Ziel haben, Ukrainer darüber aufzuklären, dass bei ihren Kraftfahrzeugen möglicherweise kein Versicherungsschutz gegeben ist (wenn ja, bitte ausführen)?
10. Wie hat die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über freiwillige Initiativen der Versicherer informiert (siehe Vorbemerkung der Fragesteller; bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?
11. Wie hat die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über das Auslaufen von Initiativen der Versicherer informiert (siehe Vorbemerkung der Fragesteller; bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?
12. Wie informiert die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über die Pflicht und die verschiedenen Möglichkeiten, die für sie bestehen, ihr Kraftfahrzeug in Deutschland zu versichern (bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?

Die Fragen 1, 3 und 9 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Merkblatt „Information für ukrainische Fahrerinnen und Fahrer“ sowie diesbezügliche Informationen sind, neben weiteren Informationen für ukrainische Staatsbürger, in deutscher, englischer und ukrainischer Sprache über die Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr abrufbar unter:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/ukraine.html>,

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Articles/K/ukraine-en.html>,

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/ukraine-informationen-fuer-fluechtende.html>

sowie über die Internetseite des Bundesministeriums des Innern und für Heimat abrufbar unter: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2022/03/hilfeportal-germany4ukraine.html>, <https://www.germany4ukraine.de/hilfeportal-de>. Die Bundesregierung hat das Merkblatt in allen Sprachfassungen auch den Ländern zur Verfügung gestellt und gebeten, dieses für die ukrainischen Staatsbürger zugänglich zu machen. Dies erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung u. a. über die Zulassungsstellen sowie die Ausländerbehörden.

2. Weshalb führt die russische Übersetzung der Seite „Транспорт автомобилем“ ([germany4ukraine.de](https://www.germany4ukraine.de)) „Was ist zu beachten für den Nachweis der Kfz-Haftpflichtversicherung für ukrainische Pkw?“, „Информация для украинских водителей“ PDF, 121 KB, неадаптированно для ограниченных возможностей“ zum englischen Merkzettel „Information for Ukrainian motorists“ (<https://www.germany4ukraine.de/resource/blob/2013510/2079438/a5727493fed279f5acc5e8045cef730b/cdr-information-fuer-ukrainische-fahrerinnen-und-fahrer-ukrainisch-ru-data.pdf?download=1>)?

Auf dem Portal Germany4Ukraine wird je nach Spracheinstellung für die Seite in deutscher, englischer, ukrainischer sowie auch in russischer Sprache im Text

die Rechtslage dargestellt. Eine russischsprachige Übersetzung des Merkblatts „Informationen für ukrainische Fahrerinnen und Fahrer“ liegt bislang nicht vor, daher wurde auf die englische Fassung des Merkblatts verlinkt.

4. Sollten nach Auffassung der Bundesregierung alle ukrainischen Antragsteller, die in der Anlage Alg II Anlage VM (arbeitsagentur.de) zur Feststellung der Vermögensverhältnisse der Antragstellerin bzw. des Antragstellers und der in der Bedarfsgemeinschaft lebenden Personen unter Nummer 7 – Kraftfahrzeuge (zum Beispiel PKW, LKW, Motorrad) – Angaben machen, auf die Versicherungssituation ukrainischer Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen werden, und wenn ja, wie?

Die Anlage VM dient der Feststellung der Vermögensverhältnisse der Antragstellerin/des Antragstellers und der in der Bedarfsgemeinschaft lebenden Personen durch die Jobcenter. Die Jobcenter sind aus verfassungsrechtlichen Gründen (Artikel 91e Grundgesetz) auf die Durchführung von Aufgaben der Grundversicherung für Arbeitsuchende beschränkt.

5. Sollten nach Auffassung der Bundesregierung ukrainische Kraftfahrzeuge, gezielt auf bestehende ausreichende Versicherungsdeckung kontrolliert und auf die konkrete Versicherungssituation und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen werden, und wenn ja wie?

Die Umsetzung und Ausführung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften obliegt den Ländern und den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

6. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr in Deutschland unter Beteiligung von ukrainischen Kraftfahrzeugen ohne Versicherungsschutz gab es seit Juni 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Monaten und Bundesländern aufschlüsseln)?
7. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr in Deutschland unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen ohne Versicherungsschutz gab es seit Juni 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Monaten und Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Hat die Bundesregierung Informationen oder Kenntnisse darüber, ob für einen signifikanten Anteil der ukrainischen Kraftfahrzeuge, die sich im Straßenverkehr in Deutschland befinden, kein Versicherungsschutz gegeben ist?
13. Wurde das Merkblatt des BMDV (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) nach Kenntnis der Bundesregierung auch in Papierform aufgelegt und in ausgedruckter Form an ukrainische Flüchtlinge verteilt, und wenn ja, wie hoch war die Auflagenstärke des Drucks, und wo und wie hat die Verteilung stattgefunden?

Die Fragen 6 bis 8 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4219 –**

Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Informationen von „NDR 90,3“ kommen Baggerschiffe derzeit an ihre Belastungsgrenze, zusätzlichen Schlick auszubaggern, damit die Fahrrinne der Bundeswasserstraße Elbe tief genug bleibt (<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Fehlschlag-Elbvertiefung-Schlickbagger-kommen-kaum-hinterher,hafenschlick258.html>).

Ende Januar 2022 wurde nach Kenntnis der Fragesteller die bislang letzte Elbvertiefung offiziell abgeschlossen. „Unabhängig von Ebbe und Flut sollten eigentlich Schiffe bis 13,50 Meter Tiefgang den Hamburger Hafen anlaufen können, bei Hochwasser ist sogar noch mehr möglich. Aber: In den vergangenen Monaten hat sich in der Fahrrinne offenbar deutlich mehr Schlick abgesetzt als erwartet.“ (ebd.).

Laut Pressebericht (ebd.) wurde die Elbe nicht nur vertieft, sondern die Fahrrinne auch verbreitert. Die neuen, unter Wasser liegenden Böschungen sind nach diesem Bericht nicht stabil genug und brechen immer wieder ab. „Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes musste seit Jahresbeginn schon mehr als 200 Mal neue Regeln für Schiffe erlassen“ (ebd.), bei denen es häufig um den Tiefgang geht.

„Aktuell sind auf der gesamten Elbe zwischen der Mündung und Hamburg nur drei große Baggerschiffe im Einsatz, eines davon im Hamburger Hafen. Das reicht offenbar nicht. Und scheinbar fehlt auch bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Personal, viele Stellen sind dort offen. Wenn sich die Situation nicht verbessert, könnte es wohl noch größere Einschränkungen geben. Schiffe dürfen dann möglicherweise nur noch mit weniger Ladung nach Hamburg fahren“ (ebd.).

„Schlick in der Unterelbe gefährdet den freien Zugang zum Hamburger Hafen. Nach Recherchen von „Panorama 3“ steigt die Zahl schifffahrtspolizeilicher Verfügungen, die das Navigieren auf der Elbe zwischen der Mündung bei Cuxhaven und dem Hamburger Hafen einschränken“ (<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Elbvertiefung-Scheitert-das-Grossprojekt-am-Schlick,elbvertiefung890.html>).

1. Wie viele Tonnen Schlick wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Elbvertiefung ausgebaggert, und wohin genau wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung verbracht (bitte Koordinaten angeben)?

Bei der Umsetzung der Fahrrinnenanpassung („Elbvertiefung“) wurden insgesamt 28 872 521 m³ Baggergut aufgenommen und verbracht. 2 024 712 m³ davon waren Feinmaterial („Schlick“). Dieses Feinmaterial ging hauptsächlich in die Unterwasserablagerungen Medemrinne – Flächenschwerpunkt: 492361,20/5968918,70 und Neufelder Sand – Flächenschwerpunkt: 502058,24/5970022,72, zu geringen Anteilen auch nach Brokdorf – Flächenschwerpunkt: 521696,75/5967452,52 und St. Margarethen – Flächenschwerpunkt: 514489,29/5970848,44.

2. Wie viele Untiefen müssen Lotsen nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Revier der Elbe umfahren, um die großen Schiffe mit Tiefgängen ab 10 Metern und größer sicher nach Hamburg oder in die Nordsee zu bringen?

Die Anzahl der Fehltiefen, die während einer Passage von/nach Hamburg passiert werden müssen, sind individuell von den jeweiligen Schiffsabmessungen und Gezeitenwasserständen abhängig. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

3. Wie oft wird nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen, ob die Seekartentiefe auch der realen Tiefe entspricht?

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vermisst in Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Teile der Elbe ab Brunsbüttel stromabwärts. Fahrwasseranteile werden jährlich und die weiteren Flächen alle sechs Jahre vermessen.

Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Verkehrssicherungspeilungen der Fahrrinne durch die WSV, deren Ergebnisse in den jeweiligen Peilplänen dargestellt werden. Nach dem bestehenden Peilkonzept variiert die Häufigkeit der Messungen von 1x pro Jahr bis 12x und örtlich sogar 24x pro Jahr.

4. Wie oft hatten Schiffe auf dem Revier der Elbe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Grundberührungen (z. B. in der Nähe der Tonne 66 in der Nähe von Brunsbüttel)?

Für das Revier Elbe liegen für den Zeitraum 2019 bis 2022 folgende Zahlen vor.

Jahr	Anzahl	Davon gewerblich genutzte Sportboote	Davon Fischereifahrzeuge
2022 (bis einschließlich 2. November 2022)	8		2
2021	2		1
2020	3	1	1
2019	7		2

Die Unfallursachen stellen sich wie folgt dar:

Menschliches Fehlverhalten	= 15
Technische Ursachen (Ruder- oder Maschinen- ausfall und anschließendes Verdriften)	= 3
Unbekannt	= 2

Keines der aufgeführten Ereignisse fand innerhalb der planfestgestellten/ausgebauten Fahrrinne statt.

5. Wie viele Weisungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Behörden und Verkehrslenkung auf dem Revier der Elbe seit Beendigung der Elbvertiefung an die Schifffahrt erteilt, um Grundberührungen oder Squat, also das fahrdynamische vertikale Absinken des Schiffes über den eigentlichen Tiefgang hinaus bei gleichzeitiger Vertrimmung zu vermeiden, und wie viele davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch gültig?

Im Jahr 2022 wurden bisher 281 schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen ausgesprochen (Stand 4. November 2022). Die Fahrrinnenanpassung der Elbe wurde am 24. Januar 2022 für den Verkehr freigegeben. Vor dem 24. Januar 2022 wurden im Jahr 2022 13 schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen erstellt. Aktuell wird die Schifffahrt mittels 18 gültiger schifffahrtspolizeilicher Maßnahmen über Eintreibungen im Revier informiert.

6. Wurde die Elbvertiefung nach Kenntnis der Bundesregierung vorher am Computer simuliert, und wurden bei einer etwaigen Simulation bereits Probleme festgestellt, wenn ja, welche?

Für einzelne fachspezifische Planungsschritte zum Beispiel Mengenermittlung oder Strömungsentwicklung verwendet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung computergestützte numerische Modelle. Sofern im Zuge dieser Planungsschritte unerwünschte Nebenwirkungen erkennbar werden, werden diese in die nachfolgende Projekt- und Genehmigungsplanung integriert. Dies gilt auch für die Fahrrinnenanpassung der Tideelbe.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die jährlich auszubaggernde Menge an Schlick ein, um die geplante Solltiefe einhalten zu können, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Mengen?
8. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch die auszubaggernde Menge an Schlick, damit die geplante Solltiefe eingehalten wird, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mengen an Feinmaterial liegen in der Zeit der Gewässerbettanpassungsreaktion über den Mengen vor dem Ausbau, nach etwa fünf Jahren ist diese Mengenmehrung abgeklungen und soll sich planmäßig einpendeln. Die langjährigen Erfahrungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zeigen, dass die Kostenentwicklung nicht mit der Mengenentwicklung korreliert, sondern in Abhängigkeit von vielen markt- und preisbeeinflussenden Faktoren (Stoffkosten, Geräteverfügbarkeit, Transportwege, etc.) hohen Schwankungen unterliegt. Dieser Marktabhängigkeit begegnet die Verwaltung mit Planungs-

spannen. Hinzu kommen außerplanmäßige Ereignisse wie besondere Sturmfluten, die zu hohen Sedimentumlagerungen führen, allerdings fällt hier in der Regel Sand und kein Feinmaterial an.

9. Wohin soll nach Auffassung der Bundesregierung der Schlick verbracht werden (bitte Koordinaten angeben), und sind dabei nach Kenntnis der Bundesregierung Nationalparks und oder FFH-Gebiete (FFH = Fauna-Flora-Habitat) betroffen?

Um eine ökologisch und ökonomisch nachhaltige Sedimentverbringung von Feinmaterial zu gewährleisten, soll nach Auffassung der Bundesregierung kein starres Verbringkonzept umgesetzt werden, sondern in Abhängigkeit von den hydraulischen, morphologischen und hydrologischen Randbedingungen ein flexibles, adaptives Sedimentverbringkonzept zur Umsetzung kommen. Dabei werden die Sedimente nur so weit nötig stromab verbracht, um einen stromauf gerichteten Rücktransport weitestgehend zu vermeiden. Damit können ökologisch und ökonomisch nachteilige Kreislaufbaggerungen des immer gleichen Sediments vermieden werden. Bei einer Ausweisung bestehender und zukünftiger Verbringstellen werden die Belange des Naturschutzes berücksichtigt.

10. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die Fischerei durch die Elbvertiefungen in Mitleidenschaft gezogen wurde, wenn ja, welche Fischerei betrifft das in welchem Ausmaß?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde festgestellt, dass die Fischerei durch die Fahrrinnenanpassung beeinträchtigt werden könnte, da etwa während des Baus bestimmte Bereiche nicht befischt werden konnten oder Liegeplätze für Hamenfischer entfallen. Diese Beeinträchtigungen sind rechtlich grundsätzlich hinzunehmen, da im Ausbaubereich keine individuellen Fischereirechte bestehen. Der Planfeststellungsbeschluss sieht gleichwohl einen Entschädigungsanspruch für bestimmte Krabben- und Hamenfischer vor, wenn bedingt durch die ausbaubedingten Beeinträchtigungen eine Existenzgefährdung belegt werden kann. Solche Fälle liegen nach Information der zuständigen Planfeststellungsbehörde bislang nicht vor.

11. Welche durchschnittliche Zeit verlieren die Schiffe nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn sie im Schlängelkurs durch Schlick entstandene Untiefen umfahren und/oder die Fahrt aus dem Schiff nehmen müssen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Die tideabhängige Schifffahrt muss die Zeitfenster der Tide einhalten. Langsamfahrstrecken und vor allem zusätzliche Begegnungsverbote schränken die Leichtigkeit ein. Der reine Fahrtzeitverlust ist individuell, hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4298 –**

Leerstand von bundeseigenen Immobilien

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits im Mai 2022 befasste sich der Ausschuss des Deutschen Bundestages für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen mit der Thematik des Leerstands. Dort berichtete die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), dass sie den Leerstand im bundeseigenen Wohnungsbestand bis Ende des Jahres von rund 12,5 Prozent auf 10 Prozent senken und bis dahin mit dem Neubau von 3 000 Wohnungen begonnen haben will. Insgesamt könne die BImA rund 8 000 Wohnungen neu auf bundeseigenen Grundstücken bauen, berichtete der BImA-Vorstandsvorsitzende Christoph Krupp im Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen unter Leitung von Sandra Weeser (FDP) (<https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-894182>).

Im Mai 2022 hatte die Anzahl der leerstehenden Wohnungen einen Höchststand erreicht. 6 455 der insgesamt rund 38 000 Wohneinheiten im Bestand der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) waren am Stichtag 31. März 2022 nicht genutzt (<https://www.tagesschau.de/investigativ/panoramaa/leerstand-wohnungen-105.html>).

1. Über wie viele

- a) Wohnungen,
- b) Einfamilienhäuser,
- c) Mehrfamilienhäuser

verfügt die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben insgesamt, und wie hat sich die Anzahl seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern auflisten)?

Die Entwicklung der im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) stehenden Wohnimmobilienbestände je Immobilienart ab dem Jahr 2019 ist in Tabelle 1 dargestellt. Eine nach Bundesländern gegliederte Aufstellung liegt der BImA nicht vor. Zu den Jahren 2015 bis 2018 verfügt die BImA nicht über nach Immobilienarten aufgeschlüsselte Daten.

Tabelle 1: Wohnimmobilienbestände je Immobilienart

Jahr	Immobilienart		
	Einfamilienhäuser	Mehrfamilienhäuser	Wohnungen
2022 (3. Quartal)	4.139	3.146	38.218
2021	4.140	3.172	38.343
2020	3.582	3.115	36.161
2019	3.506	3.234	36.244

Stand: 30.09.2022

2. Wie viele der in Frage 1 gelisteten Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stehen aktuell leer (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Der aktuelle Gesamt leerstand von Wohnimmobilien der BImA zum Stichtag 30. September 2022 differenziert nach Bundesländern ist in Tabelle 2 dargestellt. Die BImA verfügt nicht über eine nach Immobilienarten gegliederte Aufstellung.

Tabelle 2: Anzahl leerstehender Wohnimmobilien

Bundesland	Gesamt
Baden-Württemberg	555
Bayern	452
Berlin	241
Brandenburg	130
Bremen	28
Hamburg	68
Hessen	342
Mecklenburg-Vorpommern	318
Niedersachsen	565
Nordrhein-westfalen	954
Rheinland-Pfalz	618
Saarland	112
Sachsen	249
Sachsen-Anhalt	13
Schleswig-Holstein	138
Thüringen	51
	4.834

Stand: 30.09.2022

3. Wie hat sich die Anzahl leerstehender Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben seit dem Jahr 2015 jährlich entwickelt (bitte nach Bundesländern und Immobilienart aufschlüsseln)?

4. Wie hat sich der prozentuale Anteil leerstehender Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben seit dem Jahr 2015 jährlich entwickelt (bitte nach Bundesländern und Immobilienart aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Die Leerstandsentwicklung der im Eigentum der BImA stehenden Wohnimmobilien ab dem Jahr 2019 ist in Tabelle 3 dargestellt. Eine Differenzierung nach Bundesländern und Immobilienarten ist der BImA nicht möglich. Die angegebenen Leerstandszahlen beziehen sich insgesamt auf das Wohnungsportfolio der BImA und umfassen mithin auch Ein- und Mehrfamilienhäuser.

Der Anstieg des Leerstands ab dem Jahr 2019 resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme von leerstehenden Häusern von den britischen Streitkräften und der Übernahme von Wohnungen aus dem sogenannten „Westvermögen“.

Die BImA hält zu den Jahren 2015 bis 2018 keine gesonderten Daten zu den Leerständen ihrer Wohnimmobilien vor.

Tabelle 3: Leerstandsentwicklung

Jahr	Wohnungsleerstand	
	Anzahl	Quote
2022 (3. Quartal)	4.834	12,6%
2021	4.850	12,6%
2020	3.428	9,5%
2019	2.882	8,0%

Stand: 30.09.2022

5. Welches sind die fünf häufigsten Gründe für den Leerstand von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben?

Die fünf häufigsten Gründe für den Leerstand von Wohnimmobilien im Eigentum der BImA sind:

- Fluktuationsbedingter Leerstand vermietungsfähiger Wohnungen,
- Leerstand aufgrund von durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen,
- Leerstand für Ausweich-Bedarfswohnungen,
- Leerstand aufgrund von Abriss/Verwertung,
- Sonstiger Leerstand (z. B. Vorhalteflächen Bundesnutzung, fehlende Nachfrage).

* Das „Westvermögen“ umfasste rund 1.800 Wohnungen, welche die BImA in ihre Eigenverwaltung übernommen hat. Die Integration in den BImA-Wohnungsbestand erfolgte ab Juli 2021.

6. Welche Pläne hinsichtlich der Reduzierung des Leerstandes von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat die Bundesregierung aktuell?

Die BImA hat in früheren Jahren – wie zahlreiche Kommunen – viele ihrer Wohnungen verkauft. Im Wohnungsbestand wurden daher überwiegend nur notwendige Instandhaltungen und Ersatzinvestitionen durchgeführt. In der Folge waren bzw. sind viele Wohnungen in einem entsprechend sanierungsbedürftigen Zustand.

Im Zuge der Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen im Jahr 2018 sind seither nahezu alle Wohnungen in dem Immobilienportfolio der BImA verblieben. Die Wohngebäude und Wohnungen des Bundes werden seitdem kontinuierlich ertüchtigt. Aufgrund der Vielzahl von zu sanierenden Objekten, der Komplexität der Sanierungsaufgaben und der aktuell allgemein angespannten Situation in der Baubranche können die umfassenden Sanierungsaufgaben nur schrittweise umgesetzt werden.

Ziel der BImA ist es, durch umfassende Investitionen einen attraktiven und nachhaltig nutzbaren Wohnungsbestand zu schaffen und somit vorhandene Leerstände zunehmend abzubauen bzw. künftig zu vermeiden.

7. Auf welche Summe beläuft sich der Sanierungsbedarf der ungenutzten Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (bitte nach Bundesländern auflisten)?

Die erbetenen Daten werden von der BImA in dieser Form nicht vorgehalten.

8. Auf welche Summe belaufen sich die Mieteinnahmen, die der öffentlichen Hand durch Leerstände von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben verlorengehen?

Eine Bezifferung nicht vereinnahmter Mieteinnahmen, die auf den Leerstand zurückzuführen sind, ist der BImA in dieser Form nicht möglich.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4803 –**

Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) dient dem Ziel, „wettbewerbsfähige Land- und Forstwirtschaft, den Küstenschutz sowie vitale ländliche Räume“ zu fördern (vgl. https://www.bmel.de/DE/themen/laendliche-regionen/foerderung-des-laendlichen-raumes/gemeinschaftsaufgabe-agrarstruktur-kuestenschutz/gemeinschaftsaufgabe-agrarstr-kuestenschutz_node.html).

Darüber hinaus möchte der Bund durch den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ (SRP LE) die Zugänge zu Grundversorgung stärken sowie lebendige Ortskerne und die Behebung von Gebäudeleerständen fördern.

Der Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sieht diesbezüglich vor, dass „Bund und Länder [...] gleichermaßen in der Verantwortung für gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen [sind]. Gezielt zu diesem Zweck werden wir die Mittel von den Gemeinschaftsaufgaben ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ (GRW) und ‚Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes‘ (GAK) jährlich dynamisch erhöhen. Wir wollen die Möglichkeiten der Infrastrukturförderung in der GRW und GAK erweitern, deren Anwendbarkeit flexibilisieren und die mehrjährige Übertragbarkeit der Mittel sicherstellen. Der Sonderrahmenplan ‚Ländliche Entwicklung‘ wird aufgestockt und ausgebaut“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 128; <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>).

Nach Ansicht der Fragesteller ist u. a. die Erhaltung lebendiger Ortskerne angesichts der erheblich angespannten ökonomischen Lage eine besonders wichtige Aufgabe politischer Gestaltung. Mithin ergeben sich in den Augen der Fragesteller die gegenständlichen Nachfragen.

1. Wie wird sich der im Bundeshaushaltsplan vorgesehene Mitteleinsatz für den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ (SRP LE) in den kommenden Jahren im Vergleich zu den Jahren 2018 bis 2021 darstellen?

Für das kommende Jahr stehen im Einzelplan 10 für den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) Mittel in Höhe von bis zu 160 Mio. Euro zur Verfügung. Das sind 150 Mio. Euro mehr als 2018 und 10 Mio. Euro mehr als 2019. In den Jahren 2020 und 2021 standen jeweils 200 Mio. Euro zur Verfügung. Die Mittelausstattung für die Jahre 2024 ff. wird Gegenstand künftiger Haushaltsberatungen sein.

2. Welche Gründe sind oder waren ursächlich für einen etwaig veränderten Mittelansatz für den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ (SRP LE) für das Jahr 2023 sowie die weitere Finanzplanung bis 2026?

Der Mittelansatz für den Sonderrahmenplan Ländliche Entwicklung wurde unter Berücksichtigung der erforderlichen Einsparungen und mit Blick auf die tatsächliche Mittelinanspruchnahme in den Vorjahren reduziert (um 30 Mio. Euro auf 160 Mio. Euro). Die tatsächliche Mittelinanspruchnahme lag seit Inkrafttreten des Sonderrahmenplans bei maximal 160 Mio. Euro/Jahr. Die Finanzplanung für die Folgejahre ist Gegenstand künftiger Haushaltsberatungen.

3. In welchem Verhältnis steht diese etwaige Veränderung zu den in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Ausführungen bzw. den im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen?

Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) hat unter den gegebenen Rahmenbedingungen und im Rahmen der insgesamt für den Einzelplan 10 zur Verfügung stehenden Mittel die Haushaltsaufstellung 2023 genutzt, um Schwerpunkte zu setzen, die den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages entsprechen. So wurde beispielsweise der Sonderrahmenplan Küstenschutz deutlich verstärkt, um auf diese Weise den Schutz von Leib und Leben sowie von Eigentum sicherzustellen.

4. Welche Ursachen sind nach Erkenntnis der Bundesregierung dafür ursächlich, dass die Länder die im Rahmen des SRP LE verfügbaren Mittel in den Jahren 2018 bis 2021 nicht vollständig abgerufen haben (bitte ausführen)?

Den Mittelabfluss behindern nach Kenntnis der Bundesregierung verschiedene Faktoren: Zum einen der Personalmangel in den Ämtern für ländliche Entwicklung (Verzögerungen bei Planungen und Umsetzungen), zum anderen waren ausführende Bau- und Handwerksbetriebe wegen guter Auftragslage nur schwer verfügbar. Außerdem gab es Verzögerungen durch gestörte Lieferketten. Zudem haben einzelne Länder Schwierigkeiten, die Bundesmittel kofinanzieren.

Dabei ist auch zu bedenken, dass die GAK-Mittel sich innerhalb weniger Jahre nahezu verdoppelt haben, um aktuelle Herausforderungen für z. B. den wegen der Kalamitäten und der Anpassung an den Klimawandel erforderlichen Waldumbau oder den Insektenschutz auch über die GAK besser angehen zu können.

5. Sofern die in Frage 4 erfragten Ursachen teilweise in Zusammenhang mit der Corona-Situation stehen, welche diesbezüglichen Hinderungsgründe lagen nach Erkenntnis der Bundesregierung im Einzelnen vor, die der Beantragung respektive dem Abfluss der Mittel entgegenstanden (bitte ausführen)?

Es liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

6. Welche konkreten Hinderungsgründe lagen nach Kenntnis der Bundesregierung abseits der Corona-Situation und etwa in den Jahren 2018 und 2019 vor, die der Beantragung respektive dem Abfluss der Mittel entgegenstanden (bitte ausführen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. gedenkt sie zu ergreifen, um den ursprünglich vorgesehenen Mittelabfluss zu realisieren?

Im Rahmen der GAK wurden bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen, die eine flexiblere Mittelverwendung und damit eine verbesserte Mittelinanspruchnahme ermöglichen. Darunter fällt beispielsweise die Möglichkeit, Mittel landesintern umzuschichten. Darüber hinaus werden derzeit weitere Flexibilisierungsmaßnahmen beraten, die voraussichtlich ab 2024 umgesetzt werden sollen.

8. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit war dies Gegenstand von Beratungen zwischen Bund und Ländern (bitte ausführen)?

Die Finanzausstattung für den Förderbereich Ländliche Entwicklung, die Inanspruchnahme der Mittel des Sonderrahmenplans „Förderung der ländlichen Entwicklung“ sowie Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Mittelbewirtschaftung waren im Jahr 2022 Gesprächsgegenstand u. a. im Plenum der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Nachhaltige Landentwicklung am 9. August 2022, auf der Agrarministerkonferenz vom 14. bis zum 16. September 2022 in Quedlinburg, bei einer Abteilungsleiterbesprechung „Entwicklung Ländliche Räume“ am 27. November 2022, bei den Sitzungen der Haushalts- und Koordinierungsreferenten der GAK von Bund und Ländern am 14. Juli 2022 und am 14. November 2022.

9. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit waren Programme mit gleichen oder vergleichbaren oder ähnlichen Inhalten im Bereich der Förderung ländlicher Entwicklung Gegenstand von Beratungen auf EU-Ebene, an der die Bundesregierung beteiligt war (bitte ausführen)?

Neben landwirtschaftlich und auf Umweltaspekte ausgerichteten Fördermöglichkeiten umfasst der Europäische Landwirtschaftsfonds (ELER) auch die Förderung der ländlichen Infrastruktur und mit LEADER einen Bottom-up geprägten und auf das ehrenamtliche Engagement ausgerichteten Förderansatz. Die Schwerpunktsetzung innerhalb der Möglichkeiten des ELER liegt allein in der Kompetenz der Länder; der Bund koordiniert und vermittelt zwischen den Anforderungen der Europäischen Kommission an diese Fördermöglichkeiten und den konkreten Ansätzen in den ELER-Programmen der Länder.

10. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit waren Programme mit gleichen oder vergleichbaren oder ähnlichen Inhalten im Bereich der Förderung ländlicher Entwicklung darüber hinaus Gegenstand bilaterale Beratungen der Bundesregierung mit Mitgliedstaaten der EU oder mit sonstigen Drittstaaten (bitte ausführen)?

Die Bundesregierung steht mit anderen Staaten in regelmäßigem Austausch über die ländliche Entwicklung betreffenden Politikfelder. Hinsichtlich der ELER-Förderung gibt es einen regelmäßigen Austausch mit allen Mitgliedstaaten in verschiedenen EU-Gremien. Darüber hinaus gibt es weitere informelle Gruppen, in denen sich beispielsweise regional organisierte und strukturierte Mitgliedstaaten austauschen. Soweit sich daraus konkrete Handlungsempfehlungen für die Förderpolitik des Bundes ableiten lassen, werden diese in den verschiedenen Gremien auf Bundes- und Länderebene beraten.

11. Welche vergleichbaren Programme in anderen EU-Mitgliedstaaten oder Drittstaaten sind der Bundesregierung etwaig bekannt?

Von den Fördermöglichkeiten aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER) machen alle Mitgliedstaaten Gebrauch. Über aktive Kenntnisse bezüglich vergleichbarer oder weitergehender nationaler Programme verfügt die Bundesregierung derzeit nicht.

12. Gab es seitens der Bundesregierung Erwägungen, Teile bzw. Funktions- oder Regelungsmechanismen derartiger Programme für die hiesigen Förderprogramme zu adaptieren (bitte ausführen)?

Die Beratungen zur Ausgestaltung der Programme zur Förderung der ländlichen Entwicklung werden auf Ebene der Bundesländer geführt. Darin fließen neben Erfahrungen der Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpartnerinnen und -partner auch solche aus anderen EU-Mitgliedstaaten ein.

Erwägungen, konkrete Teile bzw. Funktionen anderer Programme für die GAK zu adaptieren, bestehen derzeit nicht.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4633 –**

Ausstattung von Haltepunkten der Deutschen Bahn mit Aufzugsanlagen zum Erreichen der Barrierefreiheit am Beispiel des Haltepunkts Meinsdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen des Umbaus des Eisenbahnknotens Dessau-Roßlau wurde auch der Haltepunkt Meinsdorf erneuert. Die Errichtung eines Aufzugschachts ohne Aufzug führte zu Protesten bei Anwohnern, da zudem auch keine Rampe für Rollstuhlfahrer, gehbehinderte Personen oder Kinderwagen errichtet worden ist (vgl. <https://www.zdf.de/politik/laenderspiegel/hammer-der-woche-aufzugschacht-ohne-aufzug-100.html>).

Die Stadträte der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau, zu der der Ortsteil Meinsdorf gehört, fordern den Einbau eines Aufzugs seitens der der DB Station & Service AG (vgl. <https://www.mz.de/lokal/dessau-rosslau/arger-um-den-haltepunkt-in-meinsdorfer-halt-an-stadt-fordert-den-einbau-des-aufzugs-3461240?reduced=true>).

1. Wie hoch liegt die Investitionssumme für die Instandsetzung des Haltepunktes in Meinsdorf nach Kenntnis der Bundesregierung?
2. Wie viele Eigenmittel wurden von der DB Station & Service AG hierfür aufgewandt?
3. Wurden Drittmittel beantragt und zugewendet (z. B. Dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Fördermittel zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen u. a., und wenn ja, bitte die Mittelherkunft und Mittelhöhe auflisten)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden rund drei Mio. Euro für den Umbau des Haltepunkts investiert. Davon hat die DB Station & Service AG 7.000 Euro Eigenmittel aufgewandt. Das restliche Investitionsvolumen wurde über die LuFV finanziert.

4. Ab welcher Reisendenanzahl pro Tag kommen Haltepunkte der DB Station & Service AG in den Genuss einer beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit?

Die beschleunigte Herstellung der Barrierefreiheit ist Inhalt von verschiedenen Sonderfinanzierungsprogrammen. Je nach konkreter Zielrichtung dieser Programme werden spezielle Rahmenbedingungen u. a. zur Reisendenanzahl definiert und anschließend geeignete Verkehrsstationen ausgewählt. Eine allgemeine Festlegung der Reisendenanzahl zur beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit gibt es nicht.

5. Wie hoch liegt die erwartete Reisendenanzahl pro Tag für den Haltepunkt Meinsdorf?

Am Haltepunkt Meinsdorf steigen nach letzter Erhebung an jedem Werktag deutlich weniger als 100 Personen pro Tag ein oder aus.

6. Kann es Gründe geben, die auch bei einer Unterschreitung der benötigten Reisendenanzahl die Herstellung einer Barrierefreiheit und damit die Aufnahme von Haltepunkten in das Programm zur beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit rechtfertigen?

Die unterschiedlichen Sonderfinanzierungsprogramme des Bundes mit Bezug zur Herstellung der Barrierefreiheit haben spezielle Rahmenbedingungen und Schwerpunkte. Anhand dieser Kriterien werden geeignete Verkehrsstationen – gegebenenfalls unter Einbindung der Länder – ausgewählt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Wie hoch liegt nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige Preis für einen Stationshalt für den Haltepunkt Meinsdorf, und auf welchen Preis würde er sich verändern, wenn ein Aufzug zum Teil der Ausstattung der Station würde?

In der Stationspreisliste für 2022 wird der aktuelle Stationshalt für Meinsdorf mit rund 4,53 Euro ausgewiesen. Eine Auskunft zur Stationspreiserhöhung aufgrund eines möglichen Aufzugs ist mit den vorliegenden Informationen nicht möglich.

8. Würde nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Station & Service AG einen Aufzug einbauen und betreiben, wenn die zuständige Bestellerorganisation des Landes Sachsen-Anhalt diesen bestellen und die Erhöhung der Entgelte für Stationshalte erstatten würde?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Eine Aussage ist somit nicht möglich.

9. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Stadt Dessau-Roßlau Initiativen, am Haltepunkt Meinsdorf Parkplätze („Park & Ride“) zu errichten?

Nein.

10. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Stadt Dessau-Roßlau Initiativen, am Haltepunkt Meinsdorf eine Bushaltestelle einzurichten?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs sind grundsätzlich die Länder zuständig.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/4779 –**

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2015 hat die Deutsche Bahn AG ihre sogenannte Stationsoffensive angekündigt. Aus Tausenden potenzieller zusätzlicher Haltepunkte sollten insgesamt 350 herausgesucht werden, die gebaut werden sollten. Ziel war es, rund 2 Millionen Bürgern einen Anschluss an den Regionalverkehr zu verschaffen (www.n-tv.de/ticker/Bahn-startet-Stationsoffensive-article14705576.html).

Die Fraktion der AfD im Deutschen Bundestag hat sowohl in der 19. Wahlperiode als auch in der 20. Wahlperiode Kleine Anfragen zum Fortschritt und zur Finanzierung des Programms gestellt (Bundestagsdrucksachen 19/19172, 20/375). Die Antwort der Bundesregierung darauf hat ergeben, dass die DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2019 keine einzige Station in Betrieb nehmen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20181) und dass bis zum 31. Dezember 2020 lediglich ein Haltepunkt in Coburg-Beiersdorf im Freistaat Bayern in Betrieb genommen werden konnte sowie für keine weiteren Haltepunkte im Rahmen der Stationsoffensive mit dem Bau begonnen wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 20/668).

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts Stationsoffensive vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind im Jahr 2021 keine weiteren Stationen fertiggestellt worden. Vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 wurde für die im folgenden aufgelisteten 35 Verkehrsstationen die Planung bzw. Planungsvorbereitung oder die Realisierung im Rahmen der Stationsoffensive 2021 begonnen:

Bayern:

- Bad Reichenhall Nord,
- Bischofswiesen-Winkl,
- Ittling Industriegebiet (Straubing Hafen),
- Kaufbeuren Nord (Haken),
- Kaufbeuren-Neugablonz,
- Marktoberdorf Nord.

Brandenburg:

- Eberswalde-Nordend.

Hessen:

- Rimbach Schulzentrum.

Mecklenburg-Vorpommern:

- Rövershagen Karls Erlebnisdorf,
- Schwerin Industriepark.

Niedersachsen:

- Adendorf,
- Altenwalde,
- Belm,
- Belm-Vehrte,
- Braunschweig-Bienrode,
- Braunschweig-Leiferde Ostseite,
- Braunschweig-Leiferde Westseite,
- Braunschweig-West (ehem. Broitzem),
- Bunde,
- Hildesheim-Himmelsthür,
- Ihrhove,
- Isenbüttel,
- Kirchlinteln,
- Neermoor,
- Osnabrück Rosenplatz,
- Rosdorf,
- Salzgitter-Thiede,
- Springe-Deisterpforte,
- Wendessen,
- Wolfsburg-Sandkamp (ehem. Wolfsburg-West, Tor 6).

Rheinland-Pfalz:

- Zweibrücken-Rosengarten.

Schleswig-Holstein:

- Bad Oldesloe Fuchsberg,
- Preetz Krankenhaus (ehem. Preetz Nord),
- Preetz Nord (ehem. Preetz Glindskoppelweg),
- Rendsburg-Büdelndorf.

2. Für welche bis zum 31. Dezember 2021 fertiggestellten Haltepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Park-and-Ride-Plätze eingerichtet, um Kunden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzubieten, und bei welchen der bis zum 31. Dezember 2021 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive wird dies der Fall sein?

Die Zuständigkeit für Park-and-Ride-Plätze liegt bei den jeweiligen Gebietskörperschaften. Für die im Rahmen der Stationsoffensive in Bau befindliche Station Zweibrücken-Rosengarten beabsichtigt die Stadt nach Auskunft der DB Station&Service AG eine Park-and-Ride-Anlage zu errichten.

3. Wie hoch liegen die Investitionskosten bei den im Jahr 2021 im Rahmen der „Stationsoffensive“ fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkten, und wie verteilen sich die jeweiligen Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG) und Bestellerorganisationen anteilig?

Im Jahr 2021 wurde mit den beiden Stationen Zweibrücken-Rosengarten (Rheinland-Pfalz) und Marktoberdorf Nord (Bayern) begonnen. Für Zweibrücken-Rosengarten belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 1,2 Mio. Euro, wovon 75 Prozent durch das Land und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen werden. Für Marktoberdorf Nord belaufen sich die Investitionskosten auf ca. 1,7 Mio. Euro, wovon 75 Prozent durch den Freistaat Bayern und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen werden.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Haltepunkt Coburg-Beiersdorf in die Preisklasse 7 der Stationspreisliste 2021 fiel und ein Nahverkehrshalt mit 2,66 Euro berechnet wurde (vgl. <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/5655916/0b387b3eac2f03f4f327dcef827e60d3/Stationspreisliste-2021-data.pdf>), und wie hoch war der Gesamterlös aus den Stationsentgelten im Geschäftsjahr 2021?

Die Station ist in der Preisklasse 7 des Aufgabenträgergebietes der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) eingeordnet. Im Geschäftsjahr 2021 wurden Gesamterlöse aus Stationsentgelten an dem Haltepunkt Coburg-Beiersdorf in Höhe von rund 27 000 Euro erzielt.

5. Wie hoch waren im Geschäftsjahr der Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf und die Finanzierungskosten?

Die erbetenen Informationen zum Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf berühren geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Station&Service AG. Die Offenlegung der Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG beeinträchtigen, Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen.

Für den Betrieb einer Verkehrsstation sind unterschiedliche Dienstleistungen erforderlich. Dazu zählen beispielsweise Reinigung, Winterdienst und Grünpflege. Bei einem Bekanntwerden des Betriebsaufwands könnten aktuelle und potenzielle Dienstleister (z. B. Reinigungsfirmen, Handwerksbetriebe, Bauunternehmen) ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB Station&Service AG ausrichten. Sie erhalten durch die Veröffentlichung Transparenz über Kosten, die sie bei künftigen Verhandlungen an der Station Coburg-Beiersdorf oder bei Ausschreibungen für andere Stationen nutzen könnten, um für die DB Station&Service AG nachteilige Konditionen wie Preissteigerungen zu fordern und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG zu beeinträchtigen. Auch wenn die Betriebskosten eine Sammelgröße darstellen, so könnten daraus Rückschlüsse auf die grundsätzliche Größenordnung der Zahlungsbereitschaft der DB Station&Service AG gezogen werden. Insofern würde die Funktionsfähigkeit wettbewerblicher Vergabeverfahren beeinträchtigt. Die Vergabesituation in vielen für den Betrieb von Verkehrsstationen benötigten Dienstleistungen ist angespannt, so dass das Risiko zusätzlicher Preissteigerungen vermieden werden muss, um einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten zu können.

Nach Abwägung zwischen den beiden konfligierenden Verfassungsgütern des parlamentarischen Auskunftrechts einerseits und des Staatswohls sowie dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB Station&Service AG unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits, stellt es einen angemessenen Ausgleich zwischen den beiden Verfassungsgütern dar, wenn die angefragten Informationen zu den Auftragswerten als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft werden. Daher sind die gewünschten Informationen in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und können dort eingesehen werden.*

6. Erscheinen der Bundesregierung die Umsatzerlöse abzüglich der Betriebs- und Kapitalkosten für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – die DB Station&Service AG hat nur 25 Prozent der Investitionskosten, rund 225 000 Euro (vgl. Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/668), zur Errichtung der Station Coburg-Beiersdorf beigetragen, erhält jedoch 100 Prozent der Stationsentgelte – als angemessen oder zu hoch?

Das Neubauprojekt Coburg-Beiersdorf wurde durch eine wirtschaftliche Einzelfallbetrachtung bewertet, bei der individuelle Vereinbarungen mit Vertragspartnern gefunden wurden.

Mit den Stationsentgelten finanziert die DB Station&Service AG den laufenden Betrieb der Bahnhöfe. Stationsentgelte sind Nutzungsentgelte für Serviceeinrichtungen. Die Entgelte dürfen die Kosten für die Leistungserbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen. Soweit der Betreiber die Errichtung nicht selbst finanziert hat, fallen keine Abschreibungen an, so dass auch das Stationsentgelt keinen entsprechenden Kostenbestandteil enthält. Die Entgelte für Personenbahnhöfe werden von der Bundesnetzagentur (BNetzA) am Maßstab des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) gemessen und genehmigt. Ausschließlich die von der BNetzA genehmigten Entgelte dürfen erhoben werden.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat Teile der Antwort als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimchutzordnung eingesehen werden.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Höhe der Rendite der DB Station&Service AG vor dem Hintergrund, dass der Gewinn der DB Station&Service AG an die Deutsche Bahn AG abgeführt und zur Finanzierung aller Konzernaktivitäten, auch der internationalen, genutzt wird, die Instandhaltungsinvestitionen jedoch durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – also den Bundeshaushalt – erfolgen sollen (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/20181)?

Gemäß § 8d Absatz 1 ERegG ist es verboten, dass Einnahmen aus dem Betrieb von Eisenbahnanlagen (auch Personenbahnsteige und Zugangswege) in der DB AG verbleiben und dort zur Finanzierung von Konzernaktivitäten verwendet werden. Die Einnahmen müssen entweder in dem Infrastrukturunternehmen selbst verbleiben und zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit genutzt werden oder sie müssen an den Eigentümer des Konzerns abgeführt werden, also die Bundesrepublik Deutschland (vgl. § 8d Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 ERegG). Die BNetzA überwacht dies.

Für die Verwendung der Gewinne aus dem Betrieb der Serviceeinrichtung (Bahnhofsgebäude selbst) macht das ERegG keine Vorgaben. Über den Finanzierungskreislauf Schiene wird jedoch sichergestellt, dass die aus der Infrastruktur stammenden Gewinne direkt wieder zurück in die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB AG fließen und somit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland verwendet werden. Aus dem Bundeshaushalt wird keine Instandhaltung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gefördert. Die Instandhaltung ist neben dem Betrieb der Anlagen durch Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sicher zu stellen. Für die Gewinne der EIU ist im § 2a der LuFV III festgelegt, dass die Dividende aus dem Nachsteuergewinn an den Bund auszuschütten ist, der diese wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf).

8. Wie hoch war die Zahl der Halte an der Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2021?

Die Station Coburg-Beiersdorf ist im Dezember 2020 in Betrieb gegangen. Im Jahr 2021 fanden rund 10 000 Zughalte im Schienenpersonennahverkehr an der Station Coburg-Beiersdorf statt. Aufgrund der Pandemie-Situation im Jahr 2021 kann keine repräsentative Reisendenzahl angegeben werden. Reisendenzahlen der Jahre 2020 und 2021 werden aufgrund statistischer Verzerrungen infolge der Lockdowns und Reisebeschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht für Auswertungen genutzt.

