



Drucksachenmappe

Auftraggeber: Rene Bochmann

vom Mittwoch, den 01. März 2023 um 19:36 Uhr

Inhaltsverzeichnis

20/139	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, René Bochmann und der Fraktion der AfD</u> Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg	ab Seite 1
20/220	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Rüdiger Lucassen, Dr. Gottfried Curio, Martin Hess, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u> Arbeitsergebnisse der Abteilung Heimat im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat nach Ablauf der 19. Legislaturperiode	ab Seite 3
20/319	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Corinna Miazga, Thomas Seitz, Dr. Alice Weidel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u> Einkauf, Lieferung und Verbleib der Corona-Impfstoffe	ab Seite 5
20/375	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u> Stationsoffensive der DB Station & Service AG im Jahr 2020	ab Seite 9
20/377	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Götz Frömming, Dr. Christina Baum, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u> Mangel an Intensivbetten und fehlendes Pflegepersonal	ab Seite 11
20/378	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, René Bochmann und der Fraktion der AfD</u> Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus	ab Seite 15
20/382	<u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>	ab Seite 19

- | | | |
|----------------|--|-------------|
| 20/475 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München | ab Seite 21 |
| 20/482 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Harald Weyel, Hannes Gnauck, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Bereichsausnahme zur Konzessionsvergaberichtlinie für Wasser | ab Seite 25 |
| 20/4219 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe | ab Seite 29 |
| 20/4283 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Mögliche Gefährdung des Busfernverkehrs und des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr durch ein steuersubventioniertes Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat | ab Seite 31 |
| 20/4288 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Sanierung des Spreeparks Berlin mit Bundesmitteln | ab Seite 39 |
| 20/4298 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD</u>
Leerstand von bundeseigenen Immobilien | ab Seite 41 |
| 20/4342 | <u>Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Dirk Spaniel, Joana Cotar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD</u>
Feueralarm im Bundesministerium für Digitales und Verkehr | ab Seite 43 |

20/4514	Kleine Anfrage der Abgeordneten Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 45
	<u>Zukunft der Regionalflughäfen in Deutschland</u>	
20/4623	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Dr. Marc Jongen, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 47
	<u>Die Zukunft deutscher Smart-Cities-Projekte angesichts der Digitalstrategie</u>	
20/4633	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 51
	<u>Ausstattung von Haltepunkten der Deutschen Bahn mit Aufzugsanlagen zum Erreichen der Barrierefreiheit am Beispiel des Haltepunkts Meinsdorf</u>	
20/4779	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 53
	<u>Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021</u>	
20/4803	Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, René Bochmann und der Fraktion der AfD	ab Seite 55
	<u>Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung</u>	
20/4809	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 57
	<u>Erkenntnisse zu Problemen mit Betonschwellen der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom Juni 2022</u>	
20/5058	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 59
	<u>Befristung des Paragraphen 13b des Baugesetzbuches</u>	

20/5207	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 63
	Personalbedarf bei der Deutschen Bahn AG	
20/5463	Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 65
	Handlungsfelder zur Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger	
20/5499	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 69
	Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen	
20/5636	Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 71
	Raumordnung und Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG)	
20/5641	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 75
	Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft	
20/5726	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 77
	Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden-Görlitz	
20/5775	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 79
	Verzögerungen beim Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München	
20/5789	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD	ab Seite 83

Einführung des Deutschlandtickets und fehlende
Einnahmeaufteilung zwischen den leistungserbringenden
Verkehrsunternehmen

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg

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/schienenengipfel-2020.html>). Dies erfordert nicht nur den Ausbau und die technische Verbesserung der Schieneninfrastruktur (<https://www.system-bahn.net/aktuell/schon-heute-planen-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-strategiepapier-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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Sind die Investitionskosten für das Projekt an allen drei verbliebenen Standortvarianten identisch oder gibt es aufgrund von Altlasten und Ausgleichsmaßnahmen unterschiedliche Kostenansätze?
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?
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)?
5. Gibt es bereits erste Ergebnisse zu Schall-, Licht- und Wasseruntersuchungen bezüglich der drei Projektstandorte, und wenn ja, wie lauten diese?
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?
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?
8. Wer übernimmt die Kosten für eine vollständige Beräumung von Altlasten?

Berlin, den 23. November 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rüdiger Lucassen, Dr. Gottfried Curio, Martin Hess, Dr. Christian Wirth, Jörg Schneider, Dr. Malte Kaufmann, Gereon Bollmann, Dr. Rainer Kraft, Dr. Christina Baum, Dr. Michael Espendiller, Eugen Schmidt, Steffen Kotré, Thomas Dietz, Dirk Brandes, Kay-Uwe Ziegler, Dr. Götz Frömming, Petr Bystron, Edgar Naujok, Robert Farle, Dietmar Friedhoff, Dr. Michael Kaufmann, Joana Cotar, Thomas Seitz, Hannes Gnauck, Jan Wenzel Schmidt, Jörn König, Marcus Bühl, René Bochmann, Uwe Schulz, Roger Beckamp, Klaus Stöber und der Fraktion der AfD

Arbeitsergebnisse der Abteilung Heimat im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat nach Ablauf der 19. Legislaturperiode

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der 19. Legislaturperiode wurde die Erweiterung des Bundesministeriums des Inneren (BMI) um die Bereiche Bau und Heimat beschlossen und mit dem Organisationserlass der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vom 14. März 2018 umgesetzt (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>, S. 175, https://www.gesetze-im-internet.de/bkorgel_2018/BJNR037400018.html). Die Abteilung Heimat (H) ist laut Webseite des BMI „verantwortlich für die Gestaltung der Heimatpolitik der Bundesregierung“ (<https://www.bmi.bund.de/DE/ministerium/das-bmi/abteilungen-und-aufgaben/abteilungen-und-aufgaben-node.html>). Darunter falle es, „auf der Grundlage eines modernen, zukunftsgeleiteten Heimatverständnisses den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen städtischen und ländlichen Räumen im Bundesgebiet zu schaffen.“ Laut Medienberichten war es dabei ein Ziel der Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, 15 200 Arbeitsstellen in strukturschwache Regionen auszulagern (<https://www.tagesschau.de/inland/seehofer-heimatministerium-103.html>).

Auf Seite 4 des Koalitionsvertrags erklärten CDU, CSU und SPD zu Beginn der Legislaturperiode: „Den sozialen Zusammenhalt in unserem Land wollen wir stärken und die entstandenen Spaltungen überwinden“ (ebd.). Der Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat Horst Seehofer betonte in seiner Festrede zum Tag der Heimat am 25. August 2018, die Abteilung Heimat wolle sich dieser Aufgabe annehmen (<https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/reden/DE/2018/08/tag-der-heimat.html>). In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/3559 ordnete die Bundesregierung außerdem „die Achtung und Wertschätzung der hier tradierten Lebensweise“ als „unverrückbaren Wert“ ein.

Eine im Juni 2021 vorgestellte Studie der Universität Münster konnte jüngst eine eindeutige identitätspolitische Spaltung europäischer Gesellschaften empi-

risch nachweisen (https://www.uni-muenster.de/Religion-und-Politik/aktuelles/2021/PM_Umfrage_Identitaetskonflikte.html). Auch in Deutschland identifizierten die Wissenschaftler bei Identitätsfragen „zwei ausgeprägte Gruppen mit entgegengesetzten Positionen“, die sie als „Verteidiger“ und „Entdecker“ bezeichnen (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele gesetzgeberische Initiativen hat die Abteilung Heimat des BMI in der 19. Legislaturperiode eingebracht?
2. An wie vielen gesetzgeberischen Initiativen war die Abteilung Heimat in der 19. Legislaturperiode unmittelbar beteiligt?
3. In welcher Gesamthöhe wurden finanzielle Mittel durch Förderprogramme und andere Maßnahmen durch die Abteilung H in der 19. Legislaturperiode eingesetzt?
4. Wie viele Planstellen umfasst die Abteilung H im BMI mit Stand 23. November 2021?
5. Was versteht die Bundesregierung unter „traditionellen Handlungsfeldern der Zusammenhaltspolitik“ (Plenarprotokoll des Deutschen Bundestages 19/229, S. 29349)?
6. Wie bewertet die Bundesregierung den Grad des gesellschaftlichen Zusammenhalts nach Ablauf im Vergleich zum Beginn der 19. Legislaturperiode?
7. Welche konkreten Maßnahmen hat die Abteilung Heimat zur Achtung und Wertschätzung der „hier tradierten Lebensweisen“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) in der 19. Legislaturperiode durchgeführt?
8. Was versteht die Bundesregierung unter dem für das Referat H II 6 im BMI namensgebenden Begriff „regionale und kulturelle Identität“ (mit Beispielen)?
9. Welche konkreten Maßnahmen, Förderprogramme o. Ä. wurden im Bereich „regionale und kulturelle Identität“ durch die Abteilung H II 6 des BMI in der 19. Legislaturperiode durchgeführt?
10. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung eine deutsche Leitkultur oder überhaupt eine deutsche Kultur, und wenn ja, was macht sie aus?
11. Wie viele Arbeitsstellen wurden nach Ablauf der 19. Legislaturperiode durch Maßnahmen des BMI in strukturschwache Regionen ausgelagert (Stand 23. November 2021)?

Berlin, den 6. Dezember 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Corinna Miazga, Thomas Seitz, Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla, Bernd Schattner, Dr. Rainer Kraft, Gerold Otten, Nicole Höchst, Stephan Protschka, Uwe Schulz, Jan Wenzel Schmidt, Norbert Kleinwächter, Dr. Harald Weyel, Gerrit Huy, René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dr. Götz Frömming, René Springer, Klaus Stöber, Joachim Wundrak, Thomas Dietz, Martin Hess, Beatrix von Storch, Enrico Komning, Sebastian Münzenmaier, Roger Beckamp, Kay-Uwe Ziegler, Edgar Naujok und der Fraktion der AfD

Einkauf, Lieferung und Verbleib der Corona-Impfstoffe

Die Impfkampagne der Bundesregierung nimmt nicht ihren doch einst erhofften Verlauf. Nun wurde bei einer Inventur durch den Bundesminister für Gesundheit Dr. Karl Lauterbach deutlich: Es fehlt Impfstoff und davon nicht zu wenig. Im kommenden Jahr ereilt Deutschland ein erheblicher Impfstoffmangel (<https://www.n-tv.de/politik/Lauterbach-ruft-nach-Inventur-Impfstoff-Mangel-aus-article22999737.html>, zuletzt aufgerufen am 14. Dezember 2021). Neben Meldungen über zu wenig Impfstoff für die Impfwilligen und die bundesweite 2G-Auferlegung stellen sich schon rein rechnerisch Fragen der Machbarkeit, wenn eine vollständige Impfung in Zukunft aus drei statt bisher zwei Einzelimpfungen bestehen soll (https://www.focus.de/gesundheit/im-heute-journal-2g-nur-noch-mit-drei-impfungen-lauterbach-kuendigt-wegen-omikron-eine-neu-e-realitaet-an_id_24501443.html, zuletzt aufgerufen am 14. Dezember 2021). Der Steuerzahler, also wir alle, kommen nicht nur für die Corona-Hilfen, sondern auch für die Kosten der Impfstoffe auf. Nach dem Maskenskandal zeigt sich nach Auffassung der Fragesteller nun auch bei der Impfkampagne, trotz teurer Berater, erneut fragwürdiges Handeln der Bundesregierung und des ehemaligen Bundesministers für Gesundheit Jens Spahn.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Impfstoffdosen wurden zum Stichtag 16. Dezember 2021 durch die Bundesrepublik Deutschland selbst oder durch deren Vertragspartner (z. B. APA – Advance Purchase Agreement, vgl. dazu Bundestagsdrucksache 19/27666) und wann seit Beginn der Pandemie bestellt (bitte nach Herstellern inklusive Bestelloptionen, Lieferprognose und Bestelldatum aufschlüsseln)?
2. Wie viele der in Frage 1 erfragten Impfstoffdosen wurden zum Stichtag 16. Dezember 2021 tatsächlich an den Bund ausgeliefert (bitte nach Herstellern aufschlüsseln)?

3. Wie viele der gelieferten Impfstoffdosen liefen über den Stützpunkt der Bundeswehr Versorgungs- und Instandsetzungszentrum Sanitätsmaterial Quakenbrück in Niedersachsen, und wie, und wo wurden die restlichen gelieferten Impfstoffdosen bis zur Auslieferung an die Länder durch den Bund gelagert (bitte nach Herstellern und Verteilzentrum aufschlüsseln)?
4. Wie viele der gelieferten Impfstoffdosen wurden bis zum Stichtag 16. Dezember 2021 an COVAX (COVID-19 Vaccines Global Access) gespendet beziehungsweise bilateral abgegeben (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/impfstoffe-entwicklungslaender-1949506>, zuletzt aufgerufen am 17. Dezember 2021; bitte nach Herstellern und Datum der Zusage der Abgabe aufschlüsseln)?
5. Wie viele der in Frage 4 zugesagten Impfstoffdosen wurden bis zum Stichtag 16. Dezember 2021 tatsächlich ausgeliefert (bitte nach Herstellern und Datum der Auslieferung aufschlüsseln)?
6. Wo werden die in Frage 4 international zugesagten, aber noch nicht ausgelieferten Impfstoffdosen des Bundes gelagert (bitte nach Herstellern, Lagerort und Resthaltbarkeit aufschlüsseln)?
7. Wie viele der an den Bund gelieferten Impfstoffdosen wurden aufgrund von folgenden Gründen unbrauchbar und konnten daher nicht verimpft werden (bitte nach Herstellern und Chargennummern aufschlüsseln)
 - a) Fehler in der Kühlkette,
 - b) Ablauf des Haltbarkeitsdatums,
 - c) sonstige (bitte aufschlüsseln)?
8. Aus welchen Gründen antwortet das Auswärtige Amt auf die Schriftliche Frage 29 auf Bundestagsdrucksache 20/235 zum Thema Impfstoffdosen für COVAX in Quartal 4 2021, wenn doch das Bundesministerium für Gesundheit (BMG) für die Bestellung, die Lagerung und die Auslieferung aller Impfstoffe zuständig ist (über den Geschäftsverteilungsplan des BMG, vgl. https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3_Downloads/O/Organisationsplan/Organisationsplan_DE.pdf, dort Referat Z 23 – Globale Gesundheitspolitik – sowie Referat 113 – Blut und Blutprodukte, Sera, Impfstoffe und Gewebe –, <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/215270/5f1ee8943cafc0b184e7304a8b9be9cc/organisationsplan-data.pdf>, aber beispielsweise Veröffentlichung Auswärtiges Amt zum Thema Globale Gesundheitspolitik auf <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/256814/9e04dfb59521c70ed44f23bd85dd1f80/konzept-der-bundesregierung-globale-gesundheitspolitik-data.pdf>)?
9. Warum werden die Impfstoffdosen, unter der Antwort auf die Schriftliche Frage 29 auf Bundestagsdrucksache 20/235, welche noch nicht an COVAX ausgeliefert wurden (ca. 77 Millionen Dosen) nicht kurzfristig zur Impf- und Boosterkampagne in Deutschland herangezogen?
10. Bei wie vielen der bestellten und gelieferten Impfstoffdosen ist nach Abzug der verimpften, der verschenkten, der beim Bund gelagerten, der vor Ort gelagerten (Arztpraxen, Länder, Impfzentren etc.) und der unbrauchbar gewordenen Dosen nach Kenntnis der Bundesregierung der Verbleib weiterhin unbekannt?
11. Wie viele verschiedene Lieferlisten (Lieferung an den Bund und deutsche Spenden an COVAX) der Hersteller, welche das Bundesministerium für Gesundheit an die Länder übermittelt hat, wurden seit Pandemiebeginn erstellt (bitte jeweils alle chronologisch übermitteln, weil auf www.impfdashboard.de diese Zahlen fehlen)?

12. Wie hoch sind bis zum Stichtag 16. Dezember 2021 die Kosten für die an den Bund gelieferten Impfstoffdosen (bitte nach Herstellern aufschlüsseln)?
13. Wie hoch sind bis zum Stichtag 16. Dezember 2021 die Kosten der Impfkampagne insgesamt?
14. Wie viele Impfstoffdosen wurden für das Jahr 2022 (bitte nach Kalenderwoche und Herstellern aufschlüsseln) durch die Bundesregierung bis zum Stichtag 8. Dezember 2021 und danach bestellt (Wechsel der Regierung)?
15. Wie viele Impfstoffdosen plant die Bundesregierung zusätzlich für das Jahr 2022 zu bestellen,
 - a) für die aktuelle Erst-, Zweit- und Boosterimpfung,
 - b) im Falle einer Veränderung des Impfstoffs wegen Mutation (z. B. Omikron) und einer damit eventuell einhergehenden vierten Impfung?
16. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Häufigkeit zukünftiger Auffrischimpfungen (Boosterimpfungen) vor, insbesondere in Bezug auf die neuen mRNA Impfstoffe, wenn Impfstoffhersteller wie beispielsweise BioNTech darauf abzielen „langfristige und nachhaltige Umsätze aus dem COVID-19-Impfstoffprogramm zu erzielen“ (<https://investors.biontech.de/static-files/cabef1f1-7dfa-420a-b48c-731dbafa3b50>, S. 76, zuletzt aufgerufen am 14. Dezember 2021)?

Berlin, den 17. Dezember 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020

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 (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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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/presseinformationen/Neuer-Bahnhalt-Coburg-Beiersdorf-geht-in-Betrieb-5766602>)
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) begonnen worden?
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?
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://be>

g.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/coburger-stadtteil-beiersdorf-bekommt-bahnhalt)?

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?

Berlin, den 4. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Götz Frömming, Dr. Christina Baum, Roger Beckamp, Marc Bernhard, René Bochmann, Peter Boehringer, Gereon Bollmann, Dirk Brandes, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Petr Bystron, Thomas Dietz, Robert Farle, Dietmar Friedhoff, Hannes Gnauck, Kay Gottschalk, Martin Hess, Nicole Höchst, Gerrit Huy, Steffen Janich, Dr. Marc Jongen, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Norbert Kleinwächter, Enrico Komning, Steffen Kotré, Barbara Lenk, Corinna Miazga, Edgar Naujok, Jürgen Pohl, Stephan Protschka, Martin Reichardt, Bernd Schattner, Jörg Schneider, Thomas Seitz, Martinichert, Jan Wenzel Schmidt, Wolfgang Wiehle, Joachim Wundrak, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Mangel an Intensivbetten und fehlendes Pflegepersonal

Fehlendes Pflegepersonal gehört nicht erst seit der Corona-Pandemie zum Alltag deutscher Intensivstationen. Im März 2019 veröffentlichte das Deutsche Ärzteblatt den Artikel „Intensivmedizin – Versorgung der Bevölkerung in Gefahr“: Schon zu Zeiten der Grippewelle 2017/2018 wäre die Notfallversorgung der Bevölkerung nur eingeschränkt möglich gewesen, selbst der Regelbetrieb könne oft nicht garantiert werden – als Folge würden zahlreiche Intensivbetten gesperrt (vgl. Deutsches Ärzteblatt (2019); 116 (10): A 462-6, abrufbar: <https://www.aerzteblatt.de/archiv/205989/Intensivmedizin-Versorgung-der-Bevoelkerung-in-Gefahr>, letzter Stand: 24. November 2021).

Die Deutsche Interdisziplinäre Vereinigung für Intensiv- und Notfallmedizin (DIVI) signalisiert in ihren Strukturvorgaben, dass das Verhältnis von Pflegekraft zu Patient auf den Intensivstationen bei höchstens 1 : 2 liegen sollte. In besonderen Fällen wie der extrakorporalen Membranoxygenierung (ECMO) sowie bei einem hohen Anteil (>60 Prozent) von Patienten mit Organersatzverfahren (z. B. Beatmung) ist eine 1 : 1-Betreuung indiziert (vgl. <https://www.divi.de/empfehlungen/publikationen/viewdocument/95/empfehlungen-zur-struktur-von-intensivstationen-kurzversion>, S. 5, letzter Stand: 29. November 2021), damit eine Überlastung des Pflegepersonals verhindert und eine hohe Qualität der medizinischen Versorgung gewährleistet werden kann.

Unter realen Bedingungen liegt das durchschnittliche Pfleger-Patienten-Verhältnis in der Frühschicht bei 1 : 2,5, in der Spätschicht bei 1 : 2,6 und bei 1 : 3,1 in der Nacht. Je nach Bundesland variieren die Zahlen (vgl. C. Karagianidis et al. (2019), Auswirkungen des Pflegepersonal mangels auf die intensivmedizinische Versorgungskapazität in Deutschland, Med Klin Intensivmed Notfmed 114, 327–333, abrufbar: <https://doi.org/10.1007/s00063-018-0457-3>, letzter Stand: 29. November 2021).

Verschiedene internationale Studien bestätigen einen Zusammenhang zwischen eingeschränkter Personalbesetzung und Krankenhaussterblichkeit (vgl. L. H.

Aiken, D. Sloane et al. (2016), Nursing skill mix in European hospitals: cross-sectional study of the association with mortality, patient ratings, and quality of care, abrufbar: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5477662/>; D. M. Kelly et al. (2014), Impact of critical care nursing on 30-day mortality of mechanically ventilated older adults, Critical care medicine Vol. 42,5: 1089–1095, abrufbar: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3993087/>, letzter Stand: 24. November 2021)

Während der Corona-Pandemie hat die epidemische Entwicklung zu einer Zunahme schwerkranker Patienten geführt, die in der intensivmedizinischen Betreuung beatmet werden müssen und bei besonders schweren Verläufen auf eine ECMO angewiesen sind (vgl. <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/coronavirus-beatmung-durch-ecmo-intensivmedizin-100.html>, letzter Stand: 29. November 2021).

Im Zeitraum vom 21. Oktober 2020 bis zum 21. Oktober 2021 wurden insgesamt 5 000 Intensivbetten abgebaut (vgl. <https://www.divi.de/joomlatoools-files/docman-files/presse-meldungen-nach-themen/intensivstation/211021-presse-meldungen-divi-bettensperrung-pflegemangel.pdf>, letzter Stand: 29. November 2021). Grund dafür – so der Präsident der Deutschen Interdisziplinären Vereinigung für Intensiv- und Notfallmedizin Prof. Gernot Marx – sei die hohe Arbeitsbelastung, die dazu führe, dass viele Pflegekräfte aus ihrem Beruf ausscheiden (vgl. <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/128476/Intensivmedizin-r-4-000-Intensivbetten-weniger-seit-Jahresbeginn>, letzter Stand: 26. November 2021).

Seit Beginn der Corona-Pandemie begründet die Bundesregierung die Eindämmungsmaßnahmen gegen die Ausbreitung von COVID-19 mit einer drohenden Überlastung deutscher Intensivstationen (vgl. <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2021-04/angela-merkel-corona-notbremse-intensivstationen-infektionsschutzgesetz-bundestag>; <https://www.aerztezeitung.de/Politik/Merkel-Duerfen-Hilferufe-der-Intensivmediziner-nicht-ueberhoeren-418844.html>; <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/corona-massnahmen-merkel-divi-101.html>, letzter Stand: 29. November 2021). Nach Ansicht der Fragesteller sieht die Bundesregierung in der Anzahl der betreibbaren Intensivbetten einen entscheidenden Faktor im Kampf gegen die Pandemie.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe gibt es aus Sicht der Bundesregierung für die Überlastung der Intensivstationen, und sind die Ursachen dafür möglicherweise nicht nur in der Pandemie zu suchen, sondern auch in Fehlentscheidungen (u. a. Bettenabbau, siehe Vorbemerkung der Fragesteller, sowie Personalmangel durch schlechte Rahmenbedingungen, vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/personalmangel-auf-intensivstationen-viele-pflegekraefte-gehen-17616341.html>, letzter Stand: 9. Dezember 2021), die unabhängig von der pandemischen Situation getroffen worden sind?
2. Ist der Bundesregierung der von verschiedenen Seiten vorgetragene Vorwurf, dass das „Krankenhauszukunftsgesetz“ den Bettenabbau befördere (vgl. <https://www.jungewelt.de/loginFailed.php?ref=/artikel/386673.gesundheitspolitik-forcierter-bettenabbau.html>, letzter Stand: 7. Dezember 2021) bekannt, und wenn ja, hat sich die Bundesregierung dazu eine Positionierung erarbeitet, und wie lautet diese ggf.?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Personalbestand im Bereich der Intensivpflege, und wo lag das durchschnittliche Pfleger-Patienten-Verhältnis in diesem Bereich für das Jahr 2021 (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

4. Hat die Bundesregierung, ggf. in Abstimmung mit den Ländern, im Zeitraum von März 2020 bis Dezember 2021 Maßnahmen ergriffen, um den Personalbestand in Pflege und Intensivmedizin zu erhalten bzw. zu erhöhen, und wenn ja, welche Maßnahmen wurden initiiert (bitte nach Maßnahme und Höhe der bereitgestellten Mittel je Maßnahme in Euro aufschlüsseln)?
5. Wie viele Pflegekräfte konnten nach Kenntnis der Bundesregierung von März 2020 bis Dezember 2021 bundesweit neu eingestellt werden (bitte nach Monaten und Anzahl der eingestellten Pflegekräfte je Monat aufschlüsseln)?
6. Wie viele Pflegekräfte haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung von März 2020 bis Dezember 2021 bundesweit arbeitsuchend gemeldet, und wo liegen nach Ansicht der Bundesregierung die Gründe für diese Entwicklung (bitte nach Monaten und Anzahl der ausgeschiedenen Pflegekräfte je Monat aufschlüsseln)?
7. Wie und in welchem Zeitrahmen will die Bundesregierung sicherstellen, dass die zusätzlichen 10 806 freien Intensivbetten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/32393) aktiviert und betrieben werden können, wenn das hierfür erforderliche Pflegepersonal derzeit nicht vorhanden ist?
8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zu ergreifen, sollte die Impfpflicht für Pflegepersonal (vgl. <https://www.aerztezeitung.de/Politik/Ampel-Parteien-schmieden-Gesetz-fuer-selektive-Corona-Impfpflicht-424787.html>, letzter Stand: 7. Dezember 2021) zu einer Kündigungswelle in diesem Bereich führen, wie beispielsweise bereits im US-Bundesstaat New York geschehen (vgl. <https://www.stern.de/panorama/kuendigung-wegen-impfpflicht--us-krankenhaus-schliesst-entbindungsstation-30737452.html>, Stand: 9. Dezember 2021)?

Berlin, den 6. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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)?
3. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung Insolvenzen von Unternehmen der Flusskreuzschifffahrt in den Jahren 2020 und 2021 gegeben, und wenn ja, wie viele?
4. Hat es direkte oder indirekte Wirtschaftshilfen für die Flusskreuzschifffahrt in der Corona-Krise gegeben, und wenn ja, welche?
5. Liegen der Bundesregierung Daten über das Wachstumspotential des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den kommenden vier Jahren vor, und wenn ja, welche?
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?
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?
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?
11. Unterstützt die Bundesregierung einen Ausbau der Infrastruktur an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe sowie den Ausbau der jeweiligen Verkehrsanbindung, und wenn ja, wie?
12. Bestehen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen geeignete Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz (bitte nach Ort und Anzahl der Anschlüsse aufschlüsseln)?
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?
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?
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?
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)?

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?

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?

Berlin, den 6. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

Deutschland ist in der EU das wichtigste Transitland für Güterverkehr (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/st-rassenverkehr/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/s/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/gueterverkehre-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.).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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
 - a) mehr als einer Woche,
 - b) mehr als einem Monat,
 - c) mehr als drei Monaten,
 - d) mehr als sechs Monaten oder
 - e) mehr als einem Jahr haben?
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?
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)?
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?

Berlin, den 5. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München

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 Zugaussfällen 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 verlaufenden 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.

Wir fragen die 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?
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?
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)?
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?
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?

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?
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?

Berlin, den 14. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Harald Weyel, Hannes Gnauck, Petr Bystron, Edgar Naujok, Enrico Komning, René Springer, Dr. Michael Kaufmann, Dr. Malte Kaufmann, Stefan Keuter, Jan Wenzel-Schmidt, Martin Hess, Dr. Christina Baum, Eugen Schmidt, Thomas Dietz, Dr. Rainer Kraft, Joachim Wundrak, Barbara Lenk, Dr. Götz Frömming, Dietmar Friedhoff, Kay-Uwe Ziegler, René Bochmann, Bernd Schattner und der Fraktion der AfD

Bereichsausnahme zur Konzessionsvergaberichtlinie für Wasser

Die Europäische Kommission schlägt seit Jahrzehnten immer wieder Initiativen vor, welche die öffentliche Wasserversorgung den europäischen Vergaberegeln unterwerfen und damit für die Privatisierung öffnen sollten. Schon 1971 kam es zu Auseinandersetzungen darüber, ob Wasser als Dienstleistungskonzession unter die Vergaberichtlinie fallen sollte (https://www.stadtwerke-karlsruhe.de/wMedia/docs/service/infomaterial/produkte/Kompendium_Trinkwasser.pdf, S. 27). Am 7. Mai 2003 hat die Generaldirektion Binnenmarkt der EU ihre Binnenmarktstrategie 2003 bis 2006 veröffentlicht, in der sie verschiedene Dienstleistungen, darunter die Wasserversorgung, als Kandidaten für Privatisierung ins Spiel brachte (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0238:FIN:DE:PDF>).

Die Europäische Zentralbank hat im Zeitraum von 2008 bis 2011 nach Berichten – trotz offiziell neutraler Haltung der EU – im Kontext der Staatsschuldenkrise in Portugal, Italien und Griechenland vorangetrieben, die Wasserwirtschaft zu privatisieren (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/politik/europoly-wasserprivatisierung-in-der-eu-wie-die-troika-in-den-krisenlaendern-wasser-zu-geldmacht/10963574.html>). Ihre Eingriffsversuche wurden zum Beispiel in der Form eines vom 5. August 2011 datierten Briefs von Jean-Claude Trichet und Mario Draghi an Silvio Berlusconi publik (https://www.ecb.europa.eu/ecb/access_to_documents/document/pa_document/shared/data/ecb.dr.par2021_0001letterToItalianPrimeMinister.en.pdf).

Die Reaktionen in Form von öffentlichen Protesten (<http://europeanwater.org/actions/country-city-focus/899-anti-water-privatisation-campaign-in-ireland>, <https://www.deutschlandfunk.de/wasser-ist-ein-grundrecht-100.html>, https://english.elpais.com/elpais/2013/01/17/inenglish/1358432246_964502.html, <https://www.theguardian.com/world/2015/mar/21/tens-thousands-march-dublin-protest-water-charges>), Initiativen (https://europa.eu/citizens-initiative-forum/sites/default/files/2020-01/SEC-17-001_success_story_right2water_EN.pdf) und Volksabstimmungen fielen extrem ablehnend gegen die Privatisierung der öffentlichen Wasserversorgung aus: In Italien stimmten 2011 95 Prozent der Beteiligten gegen Gesetze, die die Privatisierung und Vermarktung von Trinkwasser ermöglichen sollten (<https://www.wsws.org/de/articles/2011/06/ital-j21.html>), in Griechenland stimmten 2014 in der Stadt Thessaloniki 98 Prozent

gegen die Privatisierung (<https://publicservices.international/resources/news/resist-privatisation-of-water-in-thessaloniki?id=7194&lang=en>). Im Jahr 2011 beschloss Berlin per Volksentscheid die Veröffentlichung der Verträge über die Teilprivatisierung der Wasserversorgung (https://www.welt.de/print/welt_kompakt/vermisches/article12547421/Senat-streitet-ueber-richtige-Schluesse-aus-Volksentscheid.html). Bis 2013 hat das Land alle Anteile zurückgekauft. Die europäische Bürgerinitiative Right2Water konnte eine Bereichsausnahme zur Konzessionsvergaberichtlinie vom 26. Februar 2014 als Erfolg im Kampf gegen die Privatisierung von öffentlicher Wasserversorgung verbuchen (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32014L0023>, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_14_277).

Seitdem enthält die Konzessionsvergaberichtlinie, die europaweite Ausschreibungen für staatliche Konzessionen vorschreibt, eine Ausnahme für die Wasserwirtschaft. Laut der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7007 hätte die Europäische Kommission bis zum 18. April 2019 einen Bericht über die Überprüfung an das Europäische Parlament übermitteln sollen. Laut der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 20/40 hat die Kommission den Bericht bis zum 11. September 2021 immer noch nicht übermittelt. Die Bundesregierung könne nicht vorhersehen, wann der Bericht übermittelt werden würde. Die vorliegende Kleine Anfrage dient u. a. dazu, die möglichen Folgen des Berichts für den Bestand der Bereichsausnahme zu erörtern.

Weiterhin hat die Europäische Kommission am 7. März 2019 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland und andere Staaten eröffnet, das darauf abzielt, den Betrieb von Wasserkraftwerken für Privatunternehmen zu öffnen (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_19_1477). Das österreichische Bundeskanzleramt legte am 20. Dezember 2019 seine Argumentation gegen das Verfahren in der Antwort auf eine parlamentarische Frage dar (https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/BR/AB-BR/AB-BR_03438/imfname_776513.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Beinhaltet die Wasserrechte, die im Zusammenhang mit Wasserkraftwerken stehen, nach Auffassung der Bundesregierung auch das Recht auf die Verwendung des Wassers als Trinkwasser?
2. Was ist der Stand des Vertragsverletzungsverfahrens, das am 7. März 2019 durch die Europäische Kommission gegen Deutschland, Österreich und andere Staaten eingeleitet wurde (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_19_1477), weil die betroffenen Staaten angeblich die Vergabe von Wasserkraftkonzessionen in Einklang mit EU-Recht bringen müssten?
3. Koordiniert Deutschland seine Verteidigung gegen dieses Vertragsverletzungsverfahren (vgl. Frage 2) mit Österreich oder anderen betroffenen Staaten?
4. Schließt sich die Bundesregierung der Argumentation Österreichs gegen das Vertragsverletzungsverfahren (vgl. Frage 2) an, die in der Antwort mit Geschäftszahl BKA-353.420/0005-IIM/2019 auf eine parlamentarische Anfrage erläutert wird (https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/BR/AB-BR/AB-BR_03438/imfname_776513.pdf)?

5. Welche Fachkreise hat das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Zusammenhang mit dem Bericht zu den besonderen Ausschlüssen von der Konzessionsvergaberichtlinie 2014/23/EU im Bereich Wasser (im Folgenden: „Bericht“), auf den die Bundesregierung in der Antwort auf die Schriftliche Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 20/40 Bezug genommen hat, zu den besonderen Ausschlüssen von der Konzessionsvergaberichtlinie 2014/23/EU im Bereich Wasser befragt (bitte namentlich auflisten)?
6. Welche Antworten zur Umsetzung des Ausschlusses zur Konzessionsvergaberichtlinie für den Bereich Wasser hat das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Energie am 1. April 2021 an die Europäische Kommission übermittelt (bitte den vollen Wortlaut der Antworten mitteilen, oder falls nicht möglich, ein Stimmungsbild der Antworten)?
7. Haben Vertreter der Bundesregierung oder der ihr unterstellten Bundesministerien an der Veranstaltung am 15. November 2021 (https://ec.europa.eu/growth/events/stakeholder-event-directive-concession-contracts_en) teilgenommen, und wenn ja, welche Position haben sie dabei vertreten?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob weitere, nicht auf der Seite der Europäischen Kommission aufgeführte Gruppen an der virtuellen Veranstaltung der Europäischen Kommission „Stakeholder event on the Directive on concession contracts“ am 15. November 2021 (https://ec.europa.eu/growth/events/stakeholder-event-directive-concession-contracts_en) teilgenommen haben, und wenn ja, welche?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, nach welchen Kriterien „Stakeholder“ zur Veranstaltung am 15. November 2021 (vgl. Frage 8) zugelassen wurden, und wenn ja, welche waren dies?
10. Teilt die Bundesregierung den Befund der österreichischen Forschungsgruppe in ihrer Präsentation „Selected indicators of water and sanitation systems in six European countries“, dass sowohl die empirische Datenlage als auch die wirtschaftliche Theorie dagegen sprächen, kommunale Wasserversorgung und Abwasserwirtschaft von Privatunternehmen organisieren zu lassen (<https://ec.europa.eu/growth/system/files/2021-11/20211115%20Presentation%20Prof%20Getzner.pdf>, S. 10)?
11. Erwartet die Bundesregierung Initiativen oder Maßnahmen der Europäischen Kommission und der anderen europäischen Institutionen in dem Fall, dass der o. g. Bericht eine negative Bewertung der Bereichsausnahme für Wasser beinhaltet, und wenn ja, welche Initiativen oder Maßnahmen erwartet sie?
12. Setzt sich die Bundesregierung für die Erhaltung der Bereichsausnahme für Wasserversorgung ein, wenn das Ergebnis des Berichts gegen die Erhaltung der Bereichsausnahme spricht?
Wenn ja, mit welchen Mitteln?
13. Wie viele Verfahren haben die Landeskartellämter in den letzten 20 Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung gegen Wasserversorger eingeleitet (bitte nach Landesamt, Besitzstruktur öffentliche Hand und/oder privat, Jahr und Grund des Verfahrens unterteilen)?

14. Welche Umstände führen nach Ansicht der Bundesregierung zu einer europaweiten Ausschreibungspflicht bei der Vergabe von Konzessionsverträgen für die kommunale Wasserversorgung?

Berlin, den 3. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe

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,hafen-schlick258.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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?

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?
3. Wie oft wird nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen, ob die Seekartentiefe auch der realen Tiefe entspricht?
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)?
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?
6. Wurde die Elbvertiefung nach Kenntnis der Bundesregierung vorher am Computer simuliert, und wurden bei einer etwaigen Simulation bereits Probleme festgestellt, wenn ja, welche?
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?
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?
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?
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?

Berlin, den 19. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Sebastian Münzenmaier, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Thomas Seitz, Klaus Stöber und der Fraktion der AfD

Mögliche Gefährdung des Busfernverkehrs und des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr durch ein steuersubventioniertes Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat

Noch im Sommer 2022 sah der Bundesminister der Finanzen, Christian Lindner, keine Zukunft für ein verbilligtes Nahverkehrsticket. Er hielt es für eine befristete Maßnahme. Deshalb seien im Entwurf zum Bundeshaushalt 2023 weder eine Fortsetzung des Tankrabatts noch Mittel für eine Anschlussregelung für das 9-Euro-Ticket vorgesehen (vgl. <https://www.waz.de/politik/9-euro-ticket-lindner-deutschland-absage-id235967187.html>). Der Tankrabatt ist am 31. August 2022 ausgelaufen. Eine Nachfolgeregelung für das ebenfalls ausgelaufene 9-Euro-Ticket soll hingegen mit dem „Deutschlandticket“ kommen. Bund und Länder haben sich am 2. November 2022 weitgehend auf ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket ab 2023 verständigt (vgl. <https://www.heise.de/news/49-Euro-Ticket-Bund-und-Laender-einigen-sich-auf-Deutschlandticket-7328145.html>). Diese Festlegung hat Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die weitere Verschuldung und insbesondere bislang nicht subventionierte, eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote.

In der Befragung der Bundesregierung am 18. Oktober 2022 im Deutschen Bundestag korrigierte der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, den Bundesminister der Finanzen Christian Lindner und teilte mit, dass die Einführung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets für 49 Euro sein politisches Ziel sei und man vor einer Vereinbarung mit den Ländern stehe (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierung-sbefragung-914724>). Weiter führte er aus, ein 49-Euro-Ticket bedürfe zusätzlicher und dauerhafter öffentlicher Zuschüsse.

Der eigenwirtschaftliche – also ohne öffentliche Subventionen auskommende – Fernbusverkehr hat bereits durch das 9-Euro-Ticket erhebliche wirtschaftliche Einbußen hinnehmen müssen (vgl. https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/fernbus-vs-9-euro-ticket-betreiber-melden-60-prozent-weniger-fahrgaeste_aid-73401137). Die Zulassung von Fernbussen war eines der wesentlichen verkehrspolitischen Ziele der FDP in der 17. Wahlperiode.

In der damaligen Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und FDP hieß es, „wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern“ (vgl. https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=83dbb842-b2f7-bf99-6180-e65b2de7b4d4&groupId=252038).

Das seit rund einer Dekade entstandene Verkehrsangebot des Fernbusses in Deutschland wird bei einem bundesweit gültigen Deutschlandticket voraussichtlich nicht aufrechtzuerhalten sein, es sei denn, der Fernbus würde in das Angebot einbezogen. Ohne dessen Einbeziehung würde es zu einer weitgehenden Einstellung des Fernbusangebots in Deutschland kommen (vgl. <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-917178>). Vergleichbares gilt für den Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/was-das-neun-euro-ticket-fuer-fernbusunternehmen-wie-flixbus-bedeutet/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung nach Abschluss der dreimonatigen Versuchsphase des sogenannten 9-Euro-Tickets eine belastbare Erhebung bekannt, wie hoch der Anteil der Fernreisenden an den das 9-Euro-Ticket nutzenden Beförderungsfällen war?
2. Wenn Frage 1 bejaht wurde, wie hoch war der Anteil jener, die aus beruflichen Gründen das 9-Euro-Ticket als Ersatzangebot für den SPFV nutzten, und wie hoch war der Anteil derer, die dieses Ticket als reines Freizeitangebot nutzten?
3. Hält die Bundesregierung das bereits bestehende und papierlos buchbare „Quer-durchs-Land-Ticket“-Angebot der DB Regio für 42 Euro – bei fünf gemeinsam Reisenden sogar nur für 14 Euro pro Person bei Freifahrt für drei Kinder unter 15 Jahren – für deutschlandweite Ausflugsreisen für ein passgenaues Angebot, um eine Nachfrage nach bundesweiten Freizeitverkehren zu erfüllen, und wenn ja, weshalb soll ein eigenwirtschaftlich erfolgreiches Angebot durch ein subventioniertes Angebot ersetzt werden (vgl. <https://www.bahn.de/angebot/regio/qdl>)?
4. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung von Fernbusunternehmen, dass – wenn ein eigenwirtschaftliches Fernbusnetz in Deutschland sich im Wettbewerb gegen ein steuersubventioniertes, bundesweit gültiges Deutschlandticket für 49 Euro behaupten müsste – das eigenwirtschaftliche Fernbusnetz weitgehend eingestellt werden wird (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/was-das-neun-euro-ticket-fuer-fernbusunternehmen-wie-flixbus-bedeutet/>)?
5. Wenn die Bundesregierung eine Gefährdung des eigenwirtschaftlichen Fernbusnetzes nicht restlos ausschließen kann, wäre es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll, die Gültigkeit des Deutschlandtickets für 49 Euro an Tarifgrenzen zu orientieren, also eine bundesweite Gültigkeit nicht weiter anzustreben, um eigenwirtschaftliche Fernbusangebote zu erhalten?
6. Wird seitens der Bundesregierung erwogen, die Nutzung des Fernbusangebots in Deutschland in ein geplantes, bundesweit gültiges Deutschlandticket für 49 Euro einzubeziehen?
7. Wie hoch wären die zusätzlichen Kosten für die öffentlichen Haushalte, sollte das derzeit bestehende innerdeutsche Fernbusangebot in das Deutschlandticket für 49 Euro aufgenommen werden, und müssten die fortan subventionierten Fernbusstrecken zunächst europaweit ausgeschrieben werden?
8. Wenn eine Einbeziehung des Fernbusangebots geplant sein sollte, welches Fernbusnetz würde zur Grundlage einer Nutzungsmöglichkeit durch ein bundesweites Nahverkehrsticket, also das geplante Deutschlandticket, gemacht?

9. Kann die Bundesregierung die Aussagen der Flix SE bestätigen, dass rund 90 deutsche Gemeinden und Städte mangels Regionalbahnanschluss nur durch den Fernbus an den öffentlichen Verkehr angebunden werden können (vgl. https://www.bundestag.de/resource/blob/916844/7619ea9de1561f4f5cc509d8e744c01e/Stellungnahme_FlixBus-data.pdf)?
10. Welches Angebot soll nach Kenntnis der Bundesregierung den betroffenen Gemeinden und Städten gemacht werden, sollte infolge der Einführung des Deutschlandtickets für 49 Euro der Fernbusverkehr in Deutschland weitgehend eingestellt werden?
11. Ist die staatliche Subventionierung von eigentlichen Fernverkehrsleistungen durch das Deutschlandticket genannte Nahverkehrsabonnement bei der EU-Kommission zur Prüfung angemeldet worden?
Liegt die Stellungnahme der EU-Kommission bereits vor?
12. Sollte Frage 11 mit nein beantwortet werden, erkennt die Bundesregierung keine Auswirkungen auf das nicht subventionierte Fernbusangebot des europäischen Binnenmarkts und somit keine Notwendigkeit zur Genehmigung der steuerlichen Subventionierung von faktischen Fernverkehrsangeboten durch die EU-Kommission?
13. Rechnet die Bundesregierung mit Schadensersatzforderungen seitens durch die Einführung des Deutschlandtickets möglicherweise geschädigter Verkehrsunternehmen des Fernbus- und Schienenpersonenfernverkehrss-segments?
14. Sollten Schadensersatzforderungen begründet sein, ist nach Geschäftsordnung der Bundesregierung festgelegt, ob Mitglieder der Bundesregierung persönlich Haftungen übernehmen, und wenn ja, welche?
15. Erkennt die Bundesregierung tatsächlich ein Einsparpotenzial von 2 Mrd. Euro bei den Vertriebsaufwendungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Einführung eines angekündigten papierlosen Tickets, wie Bundesminister Dr. Volker Wissing in der Regierungsbefragung am 18. Oktober 2022 in Aussicht stellte, oder hat er sich in der Höhe des Einsparpotenzials geirrt (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungsbefragung-914724>)?
16. Wenn sich Bundesminister Dr. Volker Wissing geirrt haben sollte (vgl. Frage 15), wie hoch schätzt die Bundesregierung den tatsächlichen Einspareffekt im Ticketvertrieb durch Einführung des Deutschlandtickets ein?
17. Soll es nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin möglich bleiben, Fahrscheine für Einzelfahrten im ÖPNV zu erwerben?
18. Verspricht sich die Bundesregierung ein Einsparpotential durch den Abbau von Fahrscheinautomaten an Haltestellen und auf Bahnhöfen, und meinte Bundesminister Dr. Volker Wissing explizit diese Maßnahme mit seiner Bemerkung im Deutschen Bundestag, die Bundesregierung fühle sich dem Fortschritt verpflichtet (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungsbefragung-914724>)?
19. Wenn Frage 18 mit nein beantwortet wird, durch welche konkreten Maßnahmen glaubt die Bundesregierung, Einsparungen im Vertrieb von ÖPNV-Tickets dann erreichen zu können, während Vertreter von Verkehrsverbünden im Gegenteil die Einführungskosten des Deutschlandtickets unberücksichtigt sehen und auch deshalb die vorgesehenen 3 Mrd. Euro als nicht ausreichend erachten (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/49-euro-ticket-unsichere-zeiten-fuer-den-rhein-main-verkehrsverbund-18405405.html>)?

20. Ließ sich Bundesminister Dr. Volker Wissing nach Einschätzung der Bundesregierung bei seiner Unterstützung einer Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets von – wie er es ausdrückte – „rührenden Geschichten“ (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungsbefragung-914724>) leiten, von objektiven Fakten oder von beidem?
21. Wie passte nach Ansicht der Bundesregierung das Vorbringen einer angeblich faktenorientierten Entscheidung und der Ankündigung des Bundesministers für Digitales und Verkehr, die Erfahrungen mit dem „Ampel-Projekt“ würden erst gründlich ausgewertet, zur Erkenntnis, dass das 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 rund ein Drittel seiner Kunden verloren hat (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3825) und dass bereits anderthalb Monate vor Beendigung der Projektphase und einer belastbaren Auswertung der Bundesminister für Digitales und Verkehr sich wie folgt festlegte: „Das 9-Euro-Ticket war die beste Idee für den Bahnverkehr seit ganz langer Zeit“ (vgl. <https://www.noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/9-euro-ticket-und-dann-volker-wissing-plant-neues-oepnv-ticket-42490344>)?
22. Wenn durch das 9-Euro-Ticket 1,8 Millionen Tonnen CO₂ eingespart sein sollen bei einer dreimonatigen Subvention von 2,5 Mrd. Euro, wäre das eine Subvention von rund 1 400 Euro pro eingesparte Tonne CO₂ – kann die Bundesregierung diese Zahlen bestätigen (vgl. https://www.focus.de/finanzen/news/verkehrsoekonom-fortfuehrung-des-9-euro-tickets-ist-verantwortungslos_id_138811147.html)?
23. Hält die Bundesregierung in der Gesamtschau einen Preis von 1 400 Euro pro eingesparter Tonne CO₂ (wenn die Vorfrage bejaht wurde) für angemessen, wie er für das 9-Euro-Ticket berechnet wurde, und gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung noch unverhältnismäßigere Subventionstatbestände zur CO₂-Einsparung als 1 400 Euro pro Tonne CO₂?
24. Sind seitens des DB-Konzerns seit dem 1. Juni 2022 an die Bundesregierung Stellungnahmen zu einer Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets herangetragen worden, und wenn ja, welche (bitte die Schriftstücke und das Eingangsdatum genau auflisten)?
25. Wurden seitens der Bundesregierung die Auswirkungen eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets auch hinsichtlich möglicher Folgen auf den deutschen Verkehrsmarkt, eines Ausschaltens des Anbieters des intermodalen Wettbewerbers der DB Fernverkehr AG, FlixBus, und des intramodalen Wettbewerbers FlixTrain analysiert, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, und was war das Ergebnis?
26. Auf Grundlage welcher Kalkulation wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein Preis von exakt 49 Euro pro Monat für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket festgelegt, wurde zu deren nachvollziehbarer Ermittlung ein Wirtschaftsprüfer einbezogen, oder erfolgte eine Preisfestsetzung auf Basis staatlicher Planung?
27. Ist eine jährliche Steigerungsklausel für den Abgabepreis des Deutschlandtickets – beispielsweise orientiert an der Inflationsrate – vorgesehen, um den im kommenden Jahr auf Basis eines 49-Euro-Tickets kalkulierten steuerlichen Zuschussbedarf nicht weiter auszuweiten, und wenn dies nicht der Fall sein sollte, wer legt den Abgabepreis für das Jahr 2024 verbindlich fest?

28. Sind potenzielle Einnahmeverluste bei anderen Tarifprodukten im ÖPNV durch Einführung des Deutschlandtickets einkalkuliert, und wer wird nach Auffassung der Bundesregierung den Verkehrsunternehmen die möglicherweise daraus resultierenden weiteren Einnahmeausfälle ersetzen – der Bund, die Länder oder die Gebietskörperschaften?
29. Sind an Bundesregierung seitens der Länder und oder seitens der Verkehrsunternehmen bereits Wünsche einer weitergehenden ÖPNV-Finanzierung über die im Raum stehenden 3 Mrd. Euro herangetragen worden – in der Branche ist von einer Finanzierungslücke von weiteren 1,5 Mrd. Euro sowie einem Energiekostenzuschlag von 1,6 Mrd. Euro die Rede (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/49-euro-ticket-unsichere-zeiten-fuer-den-rhein-main-verkehrsverbund-18405405.html>)?
30. Ist der Bundesregierung das in der Republik Österreich, deren Bahnnetz nur etwa 15 Prozent des deutschen ausmacht, für 1 095 Euro pro Jahr angebotene sogenannte KlimaTicket bekannt, und wenn ja, hält die Bundesregierung einen Verkaufspreis wie für das österreichische KlimaTicket auch für das Deutschlandticket für unangemessen hoch (vgl. https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/klimaticket.html)?

Berlin, den 3. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Sanierung des Spreeparks Berlin mit Bundesmitteln

Am 3. März 2021 wurde von Medien berichtet, dass Bundesmittel für die Sanierung des Spreeparks, eines ehemaligen Vergnügungsparks, zur Verfügung gestellt werden. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages habe knapp 5,9 Mio. Euro für Sanierungsprojekte im alten Spreepark in Treptow bewilligt. Mit 2,88 Mio. Euro davon solle das Riesenrad restauriert werden.

Weitere 3 Mio. Euro sind für die Sanierung der Werkhalle sowie für die Umnutzung zu einem Kulturzentrum gedacht. Die Mittel stammen demnach aus dem Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen“ (<https://www.tagesspiegel.de/berlin/fur-die-spreepark-sanierung-gibt-es-59-millionen-euro-vom-bund-5391517.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe gibt es dafür, die Sanierung des Spreeparks Berlin mit Bundesmitteln zu fördern?
2. Wie sieht nach Kenntnis der Bundesregierung das konkrete Konzept zur Nutzung des Spreeparks aus?
3. Auf welche Summe beläuft sich die Gesamtförderung der Spreeparksanierung durch den Bund?
4. Wofür sollen die bewilligten Bundesmittel nach Kenntnis der Bundesregierung im Einzelnen verwendet werden?
5. Auf welche Summe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die prognostizierten Baukosten?
Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die prognostizierten Baukosten eingehalten, und wenn nein, welche Entwicklung der Kosten ist absehbar?
6. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Eröffnung jeweils welcher Bereiche des Spreeparks zu rechnen?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Arbeiten am Berliner Spreepark, und gibt es bisher zeitliche Abweichungen vom Planungsziel?

Berlin, den 4. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Leerstand von bundeseigenen Immobilien

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/panorama/leerstand-wohnungen-105.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über wie viele
 - a) Wohnungen,
 - b) Einfamilienhäuser,
 - c) Mehrfamilienhäuserverfügt die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben insgesamt, und wie hat sich die Anzahl seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern auflisten)?
2. Wie viele der in Frage 1 gelisteten Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stehen aktuell leer (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
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)?

5. Welches sind die fünf häufigsten Gründe für den Leerstand von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben?
6. Welche Pläne hinsichtlich der Reduzierung des Leerstandes von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat die Bundesregierung aktuell?
7. Auf welche Summe beläuft sich der Sanierungsbedarf der ungenutzten Liegenschaften im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (bitte nach Bundesländern auflisten)?
8. Auf welche Summe belaufen sich die Mieteinnahmen, die der öffentlichen Hand durch Leerstände von Immobilien im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben verlorengehen?

Berlin, den 4. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Dirk Spaniel, Joana Cotar, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Nicole Höchst, Leif-Erik Holm, Jörn König, Dr. Rainer Kraft, Barbara Lenk, Mike Moncsek, Eugen Schmidt, Beatrix von Storch, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Feueralarm im Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Neben erneuten Blockaden von Autobahnausfahrten sollen Mitglieder der Gruppe „Letzte Generation“ am Vormittag des 10. Oktober 2022 einen Feueralarm im Deutschen Bundestag sowie im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgelöst haben (vgl. [http://www.scharf-links.de/42.0.html?&tx_ttnews\[pS\]=1380578400&tx_ttnews\[pL\]=2681999&tx_ttnews\[arc\]=1&tx_ttnews\[tt_news\]=81032&tx_ttnews\[backPid\]=108&cHash=78aa6d8100](http://www.scharf-links.de/42.0.html?&tx_ttnews[pS]=1380578400&tx_ttnews[pL]=2681999&tx_ttnews[arc]=1&tx_ttnews[tt_news]=81032&tx_ttnews[backPid]=108&cHash=78aa6d8100)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass am Morgen des 10. Oktober 2022 ein Feueralarm im Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgelöst wurde, ohne dass es hierfür einen Grund gab, und wenn ja, welche Auswirkungen hatte dieser Falschalarm auf die Mitarbeiter dieses Dienstgebäudes und nach Kenntnis der Bundesregierung auf die alarmierte Feuerwehr?
2. Kann die Bundesregierung die Selbstbezeichnung durch Mitglieder der Gruppe „Letzte Generation“, durch die der Falschalarm ausgelöst worden sein soll, auf Grundlage des derzeitigen Erkenntnisstands bestätigen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Wenn die Frage 2 bejaht wurde, liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie die für den Falschalarm mutmaßlich verantwortlichen Personen in das Bundesministerium gelangen konnten, und wenn ja, welche?
4. Wenn die Frage 1 bejaht wurde, zog die Bundesregierung Konsequenzen aus der ungehinderten Auslösung eines Falschalarms möglicherweise durch Mitglieder der Gruppe „Letzte Generation“ in einem Dienstgebäude der Bundesregierung, insbesondere, um Wiederholungstaten zu verhindern, und wenn ja, welche sind dies?
5. Wenn die Frage 1 bejaht wurde, gibt es aus Sicht der Bundesregierung Anlass für strafrechtliche Konsequenzen, und wer trägt die Kosten für das Ausrücken der Feuerwehr als Resultat des Falschalarms?

Berlin, den 24. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Sebastian Münzenmaier und der Fraktion der AfD

Zukunft der Regionalflughäfen in Deutschland

Im Jahr 2017 hat die Bundesregierung zwölf Regionalflughäfen als „Flughäfen im Bundesinteresse“ eingestuft (vgl. Roland Conrady, Frank Fichert, Rüdiger Sterzenbach, Luftverkehr, Berlin/Boston 2019).

Sie sichern nicht nur viele Arbeitsplätze an den Flughäfen, sondern darüber hinaus in Zulieferfirmen und bei Dienstleistern der Region. Außerdem sind sie ein klarer tourismusrelevanter Faktor. Die aktuelle Debatte um den Flughafen Dresden hinsichtlich einer möglichen Schließung ist in den Augen der Fragesteller hier besonders relevant (vgl. <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/dresden/flughafen-zukunft-passagiere-auslastung-bilanz-100.html>). Andere Regionalflughäfen wie der Baden-Airpark in Baden-Württemberg sehen sich konfrontiert mit Forderungen des BUNDES und anderer Organisationen, die den Flughafen aus ökologischen Gründen schließen wollen (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bund-bericht-zu-regionalflughafen-diese-landrathpisten-sind-laut-umweltschuetzern-ueberfluessig-a-cd16ae69-2519-40c9-9b8c-f2b79ad60b83>).

Das Problem der Rentabilität von Regionalflughäfen ist nicht neu (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/regionalflughafen-deutschland-coronakrise-1.5002420>). Die Corona-Pandemie hat diesen Trend noch verstärkt. Dazu kommen Auflagen der EU, wonach alle Regionalflughäfen wirtschaftlich tragfähige Geschäftsmodelle vorlegen müssen. Außerdem gab und gibt es nach Kenntnis der Fragesteller Airlines, die aus unterschiedlichen Gründen nur temporär bestimmte Regionalflughäfen nutzen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung in der laufenden Wahlperiode Maßnahmen zur Unterstützung der Regionalflughäfen in Deutschland, und wenn ja, welche?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Zukunft der noch existierenden Regionalflughäfen ein?
3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach Regionalflughäfen einen wichtigen Faktor für den Strukturwandel darstellen, insbesondere für Ostdeutschland?
4. Hat die Bundesregierung speziell für die Entwicklung der bestehenden Regionalflughäfen in Ostdeutschland in der laufenden Wahlperiode Pläne, und wenn ja, welche?

5. Spielen Regionalflughäfen für die Bundesregierung eine tourismuspolitische Rolle?
6. Welche Rolle spielt die Punktinfrastruktur des Luftverkehrs als Verkehrsträger mit nach Auffassung der Fragesteller sehr hoher Flexibilität in den Resilienzbetrachungen der Bundesregierung, angesichts der jüngsten Anschläge auf andere Verkehrsträger wie Straße und Schiene (vgl. beispielsweise <https://www.bild.de/regional/frankfurt/frankfurt-aktuell/betonplatten-auf-schienen-feiger-anschlag-auf-ice-strecke-81747820.bild.html>, <https://www.ruhrnachrichten.de/ueberregionales/bahn-sabotage-schienenverkehr-bahn-deutschland-w1799640-2000648824/>, <https://www.welt.de/regionales/berlin/article213859684/Anschlag-auf-Autobahn-Einsatz-vor-Ort-weitgehend-beendet.html>)?

Berlin, den 15. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marc Bernhard, Dr. Marc Jongen, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Die Zukunft deutscher Smart-Cities-Projekte angesichts der Digitalstrategie

Im Koalitionsvertrag der Parteien der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP nimmt die Digitalisierung einen bedeutsamen Raum ein. Das Potenzial der Digitalisierung in Staat und Gesellschaft solle besser genutzt werden und digitale Innovationen sowie unternehmerische und gesellschaftliche Initiative besser gefördert werden (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>, Zugriff am 20. Oktober 2022, S. 15). Bezogen auf Smart Cities nimmt sich die Bundesregierung vor: „Das Bundesprogramm Smart Cities wird fortgeschrieben und erweitert auf Smart Regions, dabei soll es agiler gestaltet und mit städtebaulichen Fragen verknüpft werden“ (ebd., S. 129).

Die Bundestagsdrucksache 20/3329 aus August 2022 beinhaltet die „Digitalstrategie“ der Bundesregierung, in der zum Themenfeld „Bau, Smart Cities und Smart Regions“ zu lesen ist: „Wir werden aufbauend auf den Erfahrungen der Modellprojekte Smart Cities einen Smart-City-Stufenplan entwickeln“ (S. 17). Diese Modellprojekte sind im Haushaltsentwurf 2023 mit gut 125 Mio. Euro ausgestattet (Bundestagsdrucksache 20/3100, darin Einzelplan 25, S. 23).

Ferner ist die Rede davon, die „Koordinierungs- und Transferstelle der Modellprojekte Smart Cities [...] als Smart-City-Kompetenzzentrum“ einzurichten (Digitalstrategie, a. a. O., S. 17.). Zur Frage der auch für den Smart-Cities-Zusammenhang essentiellen IT-Sicherheit findet sich folgender Passus: „Um die Kontrolle über die eigene IT sicherzustellen und insbesondere Informations- und Datenschutz gewährleisten zu können, muss die öffentliche Verwaltung unabhängiger von einzelnen Anbietern und Produkten werden“ (ebd., S. 36).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Arbeitsdefinition für den Begriff „Strategie“ im Zusammenhang mit dem Thema „Smart Cities“, auch in Abgrenzung zu einem „Stufenplan“ oder einer „Charta“ arbeitet die Bundesregierung (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wie unterscheiden sich nach Auffassung der Bundesregierung diese Begriffe hinsichtlich ihrer Laufzeit, ihrer Verbindlichkeit, ihrer Ziele, ihrer Finanzierung?

2. Betrachtet die Bundesregierung die 73 „Modellprojekte Smart Cities“ (<https://www.smart-city-dialog.de/modellprojekte>, Zugriff am 20. Oktober 2022) als Feldversuche, die einen dezentralen „Von-unten-nach-oben-Ansatz“ verkörpern, der anstelle einer übergeordneten Bundesstrategie zum Thema „Smart City“ steht?
 - a) Wenn nein, plant die Bundesregierung eine übergeordnete Bundesstrategie?
 - b) Wenn ja, wieso vermeidet die Bundesregierung es, eine Strategie zu Smart Cities zu formulieren (siehe hier den Antrag der Fraktion der AfD, Bundestagsdrucksache 19/28449)?
3. Aus welchen Gründen betrachtet die Bundesregierung die „Koordinierungs- und Transferstelle der Modellprojekte Smart Cities“ als geeignet, zum „Smart-City-Kompetenzzentrum“ zu werden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Welche genauen Aufgaben hat das künftige „Smart-City-Kompetenzzentrum“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wann wird es seine Arbeit aufnehmen, und gibt es bereits eine Organisationsstruktur mit Leitungs- und Arbeitsbereichen (wenn ja, bitte eine entsprechende Übersicht als Anlage anfügen)?
5. Wird das künftige „Smart-City-Kompetenzzentrum“ eine Bundesstrategie zum Thema „Smart Cities“ aufstellen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Welche privatwirtschaftlichen Akteure und Interessenvertreter aus Verbänden und Kommunen arbeiteten entgeltlich im Auftrag der Bundesregierung im Zeitraum von 2017 bis 2021 im Zusammenhang mit dem Themenfeld „Smart Cities“?
 - a) bei Konsultationen und Beratungen in der öffentlichen Verwaltung des Bundes und seiner Bundesministerien,
 - b) bei Konzeption, Durchführung und Auswertung von Bundesforschungsprogrammen,
 - c) bei Konzeption, Durchführung und Auswertung von Förderprogrammen,
 - d) bei Konzeption, Durchführung und Auswertung von Veranstaltungen,
 - e) zeitweise oder dauerhaft in der öffentlichen Verwaltung des Bundes und seiner Bundesministerien?
7. Welche privatwirtschaftlichen wie auch zivilgesellschaftlichen Akteure – Stiftungen, Vereine, Verbände, Kammern, Architektur- und Ingenieurbüros, Normungsinstitutionen, wissenschaftliche Institute – wurden von der Bundesregierung bei der Erarbeitung der vorliegenden Digitalstrategie konsultiert, speziell zum Themenfeld „Bau, Smart Cities und Smart Regions“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Ist speziell das Themenfeld „Bau, Smart Cities und Smart Regions“ der vorliegenden Digitalstrategie in Kooperation mit Vertretern der Länder und Kommunen entstanden (bitte ausführen)?
9. Ist speziell das Themenfeld „Bau, Smart Cities und Smart Regions“ der vorliegenden Digitalstrategie in Kooperation mit Vertretern der Daten- und ITK (Informations- und Kommunikationstechnik)-Wirtschaft entstanden (bitte ausführen)?

10. Hat die Bundesregierung für den Fall einer kurzfristigen Verschärfung der Energieversorgung im Zusammenhang mit der Sanktionspolitik gegen Russland und dem Krieg in der Ukraine Krisenpläne zur Sicherstellung der Versorgung im Zusammenhang mit Smart Cities bzw. Digitalisierung vorbereitet, und wenn ja, welche konkret
 - a) für Rechenzentren der öffentlichen Hand in Deutschland,
 - b) für Internet-Netzwerkknotenpunkte,
 - c) für Mobilfunknetze,
 - d) bei dem Ausbau des 5G-Netzes?
11. Wenn Frage 10 bejaht wurde, welche genauen Pläne zu den in den Fragen 10a bis 10d genannten Themen zieht die Bundesregierung für Smart Cities bzw. Digitalisierung des öffentlichen Raumes in Betracht bei einer mittel- oder langfristigen Verschärfung der Energieversorgung im Zusammenhang mit der deutschen Sanktionspolitik gegen Russland und dem Krieg in der Ukraine?

Berlin, den 14. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rene Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Mike Moncsek, Jan-Wenzel Schmidt, Martin Reichardt und der Fraktion der AfD

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

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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
4. Ab welcher Reisendenzahl pro Tag kommen Haltepunkte der DB Station & Service AG in den Genuss einer beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit?
5. Wie hoch liegt die erwartete Reisendenzahl pro Tag für den Haltepunkt Meinsdorf?
6. Kann es Gründe geben, die auch bei einer Unterschreitung der benötigten Reisendenzahl die Herstellung einer Barrierefreiheit und damit die Aufnahme von Haltepunkten in das Programm zur beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit rechtfertigen?

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

Berlin, den 23. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021

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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?

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?
5. Wie hoch waren im Geschäftsjahr der Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf und die Finanzierungskosten?
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?
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)?
8. Wie hoch war die Zahl der Halte an der Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2021?

Berlin, den 1. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?

3. In welchem Verhältnis steht diese etwaige Veränderung zu den in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Ausführungen bzw. den im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen?
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)?
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)?
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)?
7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. gedenkt sie zu ergreifen, um den ursprünglich vorgesehenen Mittelabfluss zu realisieren?
8. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit war dies Gegenstand von Beratungen zwischen Bund und Ländern (bitte ausführen)?
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)?
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)?
11. Welche vergleichbaren Programme in anderen EU-Mitgliedstaaten oder Drittstaaten sind der Bundesregierung etwaig bekannt?
12. Gab es seitens der Bundesregierung Erwägungen, Teile bzw. Funktions- oder Regelungsmechanismen derartiger Programme für die hiesigen Förderprogramme zu adaptieren (bitte ausführen)?

Berlin, den 30. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Erkenntnisse zu Problemen mit Betonschwellen der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom Juni 2022

Anfang Juni 2022 verunglückte eine Regionalbahn der DB Regio AG in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen; fünf Menschen kamen dabei ums Leben, etliche wurden teilweise schwer verletzt (<https://www.heise.de/tp/features/Nach-Zugunglueck-in-Bayern-Experten-erheben-schwere-Vorwuerfe-gegen-die-Bahn-AG-7190111.html?seite=all>). Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt (<https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/zugunglueck-garmisch-partenkirchen-ermittlungen-staatsanwaltschaft/>).

Die auf der Strecke verlegten Betonschwellen gerieten in den Verdacht, aufgrund ihres schlechten Zustandes mitursächlich für das Unglück gewesen zu sein (<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/toedlich-zugunglueck-garmisch-ursache-100.html#:~:text=%22Ursache%20dieser%20Verschiebung%20%20sind%20horizontale,auf%20einen%20m%C3%B6glichen%20technischen%20Defekt%20>).

In den vergangenen Monaten wurden rund 200 000 Betonschwellen im Netz der DB Netz AG untersucht, etwa 137 000 mussten ausgetauscht werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/4409). Nun sollen weitere 130 000 Betonschwellen im gesamten Bundesgebiet untersucht werden (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-nimmt-Tausende-Betonschwellen-ins-Visier-article23735709.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche direkten Kosten sind der DB Netz AG und ihren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher durch Untersuchung und Austausch der Schwellen entstanden (z. B. Materialkosten und Arbeitskosten)?
2. Welche indirekten Kosten sind der DB Netz AG und ihren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher durch Untersuchung und Austausch der Schwellen entstanden (z. B. entgangene Trassen- und Stationsentgelte)?
3. Welche Schäden sind den von den bisherigen Sperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher entstanden (z. B. durch Zugumleitungen, entgangene Fahrgeldeinnahmen; vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-nimmt-Tausende-Betonschwelle-n-ins-Visier-article23735709.html>)?

4. Welche Stellen – abgesehen von der Staatsanwaltschaft München II – sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Zugunglück betraut (z. B. Gutachter, auch solche von der DB Netz AG, Staatsanwaltschaft oder Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung beauftragte)?
5. Welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den in der Frage 4 erfragten Stellen vor?
6. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Betonschwellen, die seit dem Zugunglück überprüft wurden, produziert, und wer sind die jeweiligen Hersteller der Schwellen?
7. Stehen die bisher untersuchten und die noch zu untersuchenden Betonschwellen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit nach Kenntnis der Bundesregierung in einem Zusammenhang zu denjenigen Schwellen, die zum Zeitpunkt des Zugunglücks bei Burgrain verlegt waren, wenn ja, in welchem, und wann, und von welchem Lieferanten wurden letztere hergestellt?
8. Welches sind nach Kenntnis der Bundesregierung die konkreten Gründe bzw. Verdachtsmomente, die zu den Überprüfungen der Betonschwellen Anlass gegeben haben?
9. Gibt es im Zusammenhang mit dem Zugunglück nach Kenntnis der Bundesregierung materialtechnische Untersuchungen, und wenn ja, wer führt diese Untersuchungen durch, und welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse gibt es bisher?
10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Materialeigenschaften der bei der Herstellung der fraglichen Schwellen eingesetzten Betonzuschlagstoffe untersucht, und wenn ja, wurde auch auf die mögliche Verwendung minderwertiger bzw. ungeeigneter Zuschlagstoffe hin untersucht?

Berlin, den 1. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Befristung des Paragraphen 13b des Baugesetzbuches

Am 16. April 2014 wurde die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten verabschiedet. Sie wurde durch das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“ vom 4. Mai 2017 in nationales Recht überführt. In diesem Zusammenhang kam es zu Änderungen und Ergänzungen im deutschen Umwelt- und Baurecht. So wurde in das deutsche Baugesetzbuch (BauGB) ein neuer § 13b eingefügt, auf dessen Grundlage Außenbereichsflächen in das beschleunigte Genehmigungsverfahren für Bebauungspläne einbezogen worden sind. Dadurch sollte die Errichtung von Wohnraum im Außenbereich erleichtert und der gestiegenen Nachfrage insgesamt besser entsprochen werden können.

Für den § 13b BauGB galt zunächst eine Befristung bis zum 31. Dezember 2019. Im Zuge einer späteren Novellierung des BauGB durch das „Baulandmobilisierungsgesetz“ vom 14. Juni 2021 wurde diese Befristung bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Mit der Aussetzung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 13b BauGB befasste sich der „Fachbereich Europa“ des Deutschen Bundestages in seiner Ausarbeitung „(z)ur Vereinbarkeit einer Verlängerung des § 13b BauGB mit der EU-Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ vom 2. März 2020 (www.bundestag.de/resource/blob/691860/23fc775782d3fb31245fdff33d2177d4/PE-6-010-20-pdf-data.pdf).

Zur Wiederaufnahme des § 13b BauGB im Rahmen des Baulandmobilisierungsgesetzes äußerte sich der Beirat für Raumentwicklung beim damaligen Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) mit einer gesonderten Stellungnahme vom 17. September 2021 (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/heimat-integration/raumordnung/beirat/para-13b-baugb.pdf;jsessionid=0DC12B513060EE589827320EAfD16209.1_cid295?_blob=publicationFile&v=3).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung im Zusammenhang mit einer bevorstehenden Novellierung des BauGB im Jahr 2023, die Befristung des § 13b aufzuheben, und wenn nein, warum nicht?
2. Plant die Bundesregierung im Zusammenhang mit einer bevorstehenden Novellierung des BauGB im Jahr 2023, die Befristung des § 13b erneut zu verlängern, und wenn nein, warum nicht?
3. Sind die mit der Einführung des § 13b BauGB von der Bundesregierung beabsichtigten Ziele einer Beschleunigung des Wohnungsbaus generell erreicht worden, und wenn ja, wie viele Wohneinheiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf Grundlage des § 13b BauGB zusätzlich geschaffen worden, und wenn nein, mit der Schaffung wie vieler Wohneinheiten hatte die Bundesregierung gerechnet?
4. Sind die mit der Einführung des § 13b BauGB von der Bundesregierung beabsichtigten Ziele einer Beschleunigung des Wohnungsbaus insbesondere in Ballungsgebieten erreicht worden, und wenn ja, wie viele Wohneinheiten sind auf Grundlage des § 13b BauGB nach Kenntnis der Bundesregierung zusätzlich geschaffen worden, und wenn nein, mit der Schaffung wie vieler Wohneinheiten hatte die Bundesregierung gerechnet?
5. Hat die Bundesregierung die Frage geprüft, ob § 13b BauGB die Richtlinie 2014/52/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Änderungsrichtlinie) hinreichend umsetzt, zumal die darin enthaltenen Änderungen, insbesondere zu prüfende Umweltfaktoren, die Vorprüfung des Einzelfalls, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Erstellung des Umweltverträglichkeits-Prüfungsberichtes (UVP) durch § 13b BauGB ausgesetzt wurden, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Hat die Bundesregierung die Frage geprüft, ob es sich bei § 13b BauGB um eine Maßnahme „zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“ handelt, zumal sich § 13b BauGB im Gegensatz zu § 13a auf den Außenbereich bezieht, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Was versteht die Bundesregierung unter dem im Gesetzestitel genannten „neue[n] Zusammenleben in der Stadt“, und hat die Bundesregierung die Frage geprüft, welche der mit der Novellierung des BauGB in den Jahren 2017 und 2021 befassten Paragraphen des BauGB dieses „neue Zusammenleben in der Stadt“ konkret betreffen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
8. In welchen Regionen Deutschlands wurde nach Kenntnis der Bundesregierung während der Wirksamkeit des § 13b BauGB auf diesen zurückgegriffen, und wie viele Wohneinheiten sind dadurch geschaffen worden (bitte nach Bundesländern, Städten und Gemeinden aufschlüsseln)?
9. Teilt die Bundesregierung die vom „Fachbereich Europa“ des Deutschen Bundestages am 2. März 2020 in seiner Ausarbeitung formulierte Ansicht, dass der Gesetzgeber bei Einführung des § 13b BauGB die Gründe für einen Verzicht auf eine Umweltprüfung bei den von diesem Paragraphen erfassten Bebauungsplänen nach Artikel 3 Absatz 7 RL 2001/42/EG (Plan-UP-Richtlinie) hätte darlegen müssen und dass eine Missachtung dieser Vorschrift eine Unanwendbarkeit des § 13b BauGB nach sich ziehen könnte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

10. Teilt die Bundesregierung die in der Stellungnahme des Beirats für Raumentwicklung beim damaligen Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) vom 17. September 2021 geäußerten Bedenken in Bezug auf § 13b BauGB (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), wonach dieser
- a) den baurechtlichen Schutz des Außenbereiches mindert,
 - b) dem Vorrang der Innenentwicklung nach § 13a BauGB gegenüber einer Inanspruchnahme des Außenbereichs entgegensteht,
 - c) dem Gebot der Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme nach § 2 Absatz 2 Nummer 6 Satz 3 des Raumordnungsgesetzes (ROG) widerspricht und
 - d) dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden nach § 1a Absatz 2 BauGB zuwiderläuft?

Berlin, den 16. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Personalbedarf bei der Deutschen Bahn AG

Berichten zufolge soll Personalmangel einer der Gründe für Zugverspätungen und Zugausfälle sein (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/personalmangel-warum-ist-die-deutsche-bahn-so-unpuenktlich-18323772.html>).

Der Personalmangel betreffe laut Medienberichten eine ganze Reihe von Bahnberufen: Lokführer, Zugbegleiter, Fahrdienstleiter, Rangierer, Techniker in den Werkstätten, Ingenieure, und das teilweise bereits seit vielen Jahren (<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/personalmangel-bahn-sucht-haenderingend-mitarbeiter,TLmETuX>; <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/zugausfaelle-wegen-fehlerndem-personal-hilflos-in-mainz-1.1742913>).

Eine Folge des Personalmangels sei laut Gewerkschaften eine große Zahl an Überstunden bei den Tarifbeschäftigten der Deutschen Bahn AG (DB AG; vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-gewerkschaft-bahn-hat-probleme-auch-wegen-personalmangels-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220917-99-794408>).

Presseartikel zeigen, dass fehlendes Personal bereits seit vielen Jahren ein Problem (nicht nur) für die DB AG darstellt (vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/fachkraeftemangel-lok-sucht-lokfuehrer-die-e-personaloffensive-der-bahn-ist-in-vollem-gange/25314628.html>).

Im Jahr 2017 hat die DB AG eine Personaloffensive ins Leben gerufen, um das Sinken der Beschäftigtenzahl aufzuhalten (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/kommt-die-personaloffensive-der-bahn-zu-spat-5020864.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ab welcher Unterschreitung des berechneten Personalbedarfs spricht man nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG in Deutschland von Personalmangel?
2. Welche Berufe sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG imöglicherweise aktuell von einem Personalmangel gemäß der Antwort auf die Frage 1 betroffen?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Personalbedarf in den in der Frage 2 erfragten Berufen im Jahr 2022 gewesen (bitte nach absoluten Zahlen und in Prozent aufschlüsseln)?

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils der Personalbedarf bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG in diesen Berufen seit 2018 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2018 jeweils die Höhe der jährlichen Überstunden in den in Frage 2 erfragten Berufen bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG (bitte nach Jahren und Berufen aufschlüsseln und jeweils folgende Größen: Anzahl der entschädigungslosen Überstunden; Anzahl der Überstunden, für die eine Entschädigung jenseits von Freizeitausgleich geleistet wurde; Anzahl der Überstunden auf Arbeitszeitkonten am Jahresende angeben)?
6. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung die in Frage 5 erfragten Überstunden durchschnittlich je Mitarbeiter bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG angefallen (bitte nach Jahren und Berufen aufschlüsseln, die Größe der jeweiligen Belegschaft angeben und die in Frage 5 erfragten Überstundenzahlen im Durchschnitt jeweils pro Mitarbeiter angeben)?
7. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung der berichtete Personalmangel je betroffenem Beruf bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG als Problem durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG erkannt, und wenn ja, seit wann?
8. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung die in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG seit dem in der Frage 7 erfragten Zeitpunkt und den ggf. darauf folgenden Jahren bis 2022 Maßnahmen ergriffen, um dem Personalbedarf in den einzelnen Berufen bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG zu begegnen, und wenn ja, welche Maßnahmen wurden für die einzelnen Berufe konkret ergriffen, und wie hoch war jeweils das Budget für diese Maßnahmen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
9. Wie viele Beschäftigte sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG in den in Frage 2 erfragten Berufen seit 2018 eingestellt worden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
10. Wie viele Beschäftigte sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2018 aus den in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG aus den in Frage 2 erfragten Berufen ausgeschieden?
11. Welches Medianalter hatte nach Kenntnis der Bundesregierung die Belegschaft der in Deutschland tätigen Unternehmen der Deutschen Bahn AG in den in Frage 2 erfragten Berufen seit 2018 (bitte nach Jahren und Berufen aufschlüsseln)?

Berlin, den 10. Januar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Handlungsfelder zur Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger

Durch die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten werden unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS) zunehmend für die unterschiedlichsten gewerblichen Zwecke genutzt (<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/zukunft-innenstaedte-warentransport-drohne-100.html>) und ergänzen die landwirtschaftliche Bewirtschaftung (<https://www.handelsblatt.com/technik/digitale-revolution/digitale-revolution-der-automatisierte-acker-wie-roboter-und-drohnen-die-landwirtschaft-umkrempeln/26266548.html>). Außerdem können UAS dringend benötigte Produkte in Gebiete liefern, die mit konventionellen Verkehrsmitteln nur schwer erreichbar sind. Mit dem gezielten Einsatz von UAS gewinnen solche Gebiete an Attraktivität. Das gilt nicht nur für abgelegene oder schwer zugängliche Gebiete, sondern für den ländlichen Raum in der Breite (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile).

Mit ihrem Aktionsplan „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ will die Bundesregierung den neuen Verkehrsträgern den Weg in die Anwendung ebnen und Deutschland als wettbewerbsfähigen Innovationsstandort etablieren – unter der Prämisse, gleichzeitig die öffentliche Sicherheit und Ordnung als höchstes Gut zu wahren (ebd.).

Seit 2018 findet die Rechtsetzung für den Betrieb unbemannter Fluggeräte auf EU-Ebene statt. Grundlage ist die sogenannte EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit)-Grundverordnung. Mit den am 1. Juli 2019 in Kraft getretenen EU-Verordnungen (EU) 2019/945 und (EU) 2019/947 sind weitere rechtliche Vorgaben ergangen und grundsätzlich ab dem 1. Juli 2020 von den EU-Mitgliedstaaten anzuwenden.

„Aufgrund der europäischen Regelungskompetenz entfällt die Möglichkeit, den Rechtsrahmen für die unbemannten Luftfahrtsysteme national selbständig zu gestalten. Die Mitgliedstaaten verfügen aber weiterhin über die Möglichkeit, Regelungen zum Schutz vor dem mutwilligen Missbrauch von UAS oder zum Schutz der Privatsphäre und der Umwelt zu treffen“ (ebd.).

In dieser Kleinen Anfrage möchten die Fragesteller von der Bundesregierung wissen, wie sie im Rahmen ihrer rechtlichen Regelungskompetenz den Aktionsplan „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“ umsetzt und welche weiteren Handlungsfelder sich aus Sicht der Bundesregierung bei der Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger ergeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Regelungskompetenz aktuell rechtliche, regulative und technische Schwierigkeiten, die den gewerblichen Einsatz von UAS insbesondere bei der Versorgung ländlicher und abgelegener Gebiete in Deutschland behindern, und wenn ja, wie sollen diese Schwierigkeiten nach Ansicht der Bundesregierung beseitigt werden?
2. Sieht die Bundesregierung im Rahmen ihrer Regelungskompetenz aktuell rechtliche, regulative und technische Probleme, die den agrarwirtschaftlichen Einsatz von UAS u. a. zur gezielten Anwendung von Pflanzenschutz- und Düngemitteln behindern, und wenn ja, welche Lösungsansätze sieht die Bundesregierung vor?
3. Existieren aus Sicht der Bundesregierung rechtliche, regulative und technische Schwierigkeiten im Rahmen nationaler Regelungskompetenz, die den medizinischen Einsatz von UAS u. a. zum Transport von Arzneimitteln behindern, und falls die Bundesregierung Handlungsbedarf erkennt, wie will sie die bestehenden Probleme beseitigen?
4. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die derzeitigen gesetzlichen Regelungen ausreichend, einen datenschutzrechtlich sicheren gewerblichen Einsatz von UAS zu gewährleisten?
5. Ergreift die Bundesregierung im Rahmen ihrer eigenen Regelungskompetenz Maßnahmen, um die Gefahren durch unkooperative UAS im Umfeld von An- und Abflugbereichen von Flugplätzen zu minimieren, und wenn ja, welche?
6. Sieht die Bundesregierung derzeit Probleme bei der zuverlässigen Detektion und Abwehr potenziell gefährlicher UAS, und wenn ja, welche, und wie will die Bundesregierung diese Probleme beheben?
7. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf im Rahmen ihrer eigenen Regelungskompetenz, um die Kollisionsvermeidung zwischen bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen sicherstellen?
8. Sieht die Bundesregierung einen eigenen Handlungsbedarf, um den sicheren Betrieb automatisierter und autonomer UAS außerhalb der Sichtweise des Steuerers, insbesondere in der Kommunikation im Luftraum, sicherzustellen und mit welchen Maßnahmen will sie diese Herausforderungen ggf. angehen?
9. Welche sonstigen Maßnahmen ergreift die Bundesregierung ggf., um den Anteil kooperativer unbemannter Luftfahrzeuge zu erhöhen?
10. Wie wird bei der Kennzeichnung von UAS gewährleistet, dass die Kennzeichnung auch noch nach einem möglichen Absturz des Fluggerätes verwechslungsfrei auswertbar ist?
11. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung zielführend, die Drohnen im Bundesland des Firmen- oder Wohnsitzes zu registrieren und nicht im Gebiet der Flüge, und wenn ja, warum?
12. Sieht die Bundesregierung aktuell Handlungsbedarf, um im zivilen Bereich die Digitalisierung geografischer UAS- Gebiete dahin gehend zu optimieren, dass die Sichtbarkeit der Verbotsbereiche für die Steuerer z. B. durch optimierte Geo-Sensibilisierung erhöht wird?
13. Sieht die Bundesregierung für UAS besondere Herausforderungen bei Flügen im Gebirge und über See, und trägt nach Auffassung der Bundesregierung die derzeitige Gesetzeslage diesen Anforderungen Rechnung, und wenn jeweils ja, warum?

14. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Fortschritt bei der Umsetzung der europarechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von UAS im internationalen Vergleich und Wettbewerb, zum Beispiel im Vergleich mit Österreich, und wo sieht sie für Deutschland ggf. noch Nachholbedarf?
15. Wie hoch waren die gesamten Mittelansätze des Bundes für die Forschungs- und Entwicklungsförderung von UAS und Flugtaxi (vgl. „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“, Aktionsplan der Bundesregierung, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile S. 29 ff.) sowie der für deren Betrieb erforderlichen Infrastruktur in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022?
16. Welche Mittel für welche Projekte sind seitens des Bundes mit dem Ziel der raschen Marktreifeerlangung von UAS und Flugtaxi in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 in Forschungs- und Pilotvorhaben und in die Einrichtung von Testfeldern und Reallabore geflossen (vgl. „Unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte“, Aktionsplan der Bundesregierung, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/aktionsplan-drohnen.pdf?__blob=publicationFile, S. 31 ff.)?
17. Wie hoch sind die Mittelansätze des Bundes für die Forschungs- und Entwicklungsförderung von UAS und Flugtaxi sowie die für deren Betrieb erforderliche Infrastruktur im Jahr 2023, und welche Instrumente richten sich hierbei ggf. insbesondere an kleine und mittlere Unternehmen und Start-ups?

Berlin, den 24. Januar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rene Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Mike Moncsek, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen

Aufgrund von Personalmangel in Stellwerken soll es im Jahr 2022 in nur zehn Monaten von Januar bis Oktober bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu 375 000 Verspätungsminuten gekommen sei (vgl. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-personalmangel-in-stellwerken-375-000-minuten-verspaetung-in-zehn-monaten-a-3ebf2afd-ad04-4012-91f7-b35b0ff3373a>). Bereits im Jahr 2013 kam es aufgrund von Personalengpässen zu Zugausfällen und einer Intervention des Bundeskanzleramts (vgl. https://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-08/deutsche-bahn-personalengpass-mainz?utm_referrer=http%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Dass Personalmangel zu massiven Problemen beim Betrieb der Unternehmen der Deutschen Bahn führt, ist seit längerem bekannt (<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/personalmangel-deutsche-bahn-25-000-mitarbeiter-gesucht/28908518.html>; <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/personalmangel-bahn-sucht-haenderingend-mitarbeiter,TLmETuX>). Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG wies den Vorwurf, dass der Personalmangel ursächlich für die aktuellen Qualitätsprobleme bei der Deutschen Bahn sei, jedoch noch im letzten Jahr zurück – weder Personalmangel noch mangelnde Investitionen hätten mit den Verspätungen und Zugausfällen zu tun (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/chaos-auf-den-schienen-evg-widerspricht-bahnchef-lutz-personalmangel-sehr-wohl-ein-problem/28535656.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG in einem Wettbewerb zu anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)?
2. Kann ggf. ein derartiges Konkurrenzverhältnis zu anderen EIU nach Ansicht der Bundesregierung es rechtfertigen, die in den Fragen 3 bis 6 erbetenen Antworten dem Deutschen Bundestag vorzuenthalten?
3. Wie viele Verspätungsminuten und Zugausfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung von 2013 bis 2022 insgesamt jährlich auf dem Streckennetz der DB Netz AG
 - a) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
 - b) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV),

- c) im Schienengüterverkehr (SGV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Wie viele Verspätungsminuten und Zugausfälle begründeten sich nach Kenntnis der Bundesregierung von 2013 bis 2022 jährlich
- a) aufgrund fehlenden Stellwerkspersonals,
 - b) aufgrund sonstiger Ursachen im Bereich Personalmangel bei der Eisenbahninfrastruktur,
 - c) aufgrund fehlenden Zugpersonals (z. B. Lokführer, Zugbegleiter),
 - d) aufgrund sonstiger Ursachen im Bereich Personalmangel bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),
 - e) durch witterungsbedingte Einflüsse,
 - f) aufgrund technisch bedingter Stellwerksstörungen,
 - g) aufgrund weiterer technischer Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik,
 - h) aufgrund von Oberleitungsstörungen,
 - i) aufgrund von Schäden an der Fahrbahn (inklusive nicht im Fahrplan berücksichtigter Langsamfahrstellen),
 - j) durch nicht im Fahrplan berücksichtigte (also i. d. R. kurzfristige) Baustellen,
 - k) durch sonstige Mängel im Bereich der Eisenbahninfrastruktur,
 - l) durch Personen im Gleis,
 - m) aufgrund von behördlichen Anordnungen,
 - n) durch Fremdeinwirkung,
 - o) aufgrund gefährlicher Ereignisse,
 - p) durch Störungen an den betroffenen Zügen,
 - q) durch Störungen an anderen, beispielsweise vorausfahrenden, Zügen,
 - r) durch die verspätete Bereitstellung von Zügen?
5. Wie viele Stellen waren von 2013 bis 2022 in den Berufsgruppen, die bezüglich der Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle relevant sind (beispielsweise und insbesondere Lokführer, Zugbegleiter, Fahrdienstleiter, Stellwerkspersonal, sonstiges technisches Personal), bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG jeweils
- a) eingeplant (bitte nach Jahren und Berufsgruppen aufschlüsseln),
 - b) besetzt (bitte nach Jahren und Berufsgruppen aufschlüsseln)?
6. Wie viele Überstunden musste das in Frage 4b erfragte Personal von 2013 bis 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung leisten, um fehlendes Personal zu kompensieren (bitte nach Jahren und nach Berufsgruppen aufschlüsseln)?

Berlin, den 1. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Raumordnung und Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften

Die öffentliche Anhörung (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw04-pa-wohnen-raumordnungsgesetz-930286>) des Ausschusses für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (RO-GÄndG) (Bundestagsdrucksache 20/4823) führt die Fragesteller zu einem weitergehenden Informationsbedürfnis. Zwei Ansprüche der Raumordnung bilden dabei den Hintergrund der Fragen.

Nach § 1 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ist der Anspruch des Raumordnungsgesetzes „eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt“.

Nach § 2 Absatz 2 ROG sind im „Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen [...] ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben.“ Zudem ist „der Freiraum [...] durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Änderung des Raumordnungsgesetzes nach Auffassung der Bundesregierung „Teil einer integrierten Gesamtstrategie“ (<https://www.bundestag.de/resource/blob/929520/8f427f84d49331bf947f9c92a94900e5/Stellungnahme-SV-Fuchs-data.pdf>; S. 3)?
 - a) Wenn ja, welche Themenbereiche sollen in der Gesamtstrategie zusammengeführt werden (bitte ausführen und begründen)?
 - b) In welchem Bedeutungszusammenhang stehen die einzelnen Themenbereiche untereinander, welchen wird ein besonderes Gewicht gegenüber anderen zugemessen (bitte ausführen und begründen)?
2. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Raumordnungsverordnung anzupassen, indem der Katalog der Vorhaben ergänzt oder verkleinert wird?
 - a) Wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?

- b) Wenn nein, warum nicht (bitte ausführen und begründen)?
3. Ergibt sich nach Auffassung der Bundesregierung aus der Umbenennung des Raumordnungsverfahrens in eine Raumverträglichkeitsprüfung ein Verständnismehrwert, der den Änderungsaufwand rechtfertigt, und wenn ja, welchen Mehrwert gibt es (bitte begründen)?
4. Steht das ROGÄndG nach Auffassung der Bundesregierung im Zusammenhang mit der von Bundeskanzler Olaf Scholz erwähnten Zeitenwende (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/992814/2131062/78d39dda6647d7f835bbe76713d30c31/bundeskanzler-olaf-scholz-reden-zur-zeitenwende-download-bpa-data.pdf?download=1>)?
- a) Wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
- b) Wenn nein, warum nicht (bitte ausführen und begründen)?
5. Bei welchen der in Folge genannten gesellschaftlich relevanten Fragestellungen sieht die Bundesregierung ggf. einen Beitrag, der von der Raumordnung geleistet und durch das ROG gesetzlich eingefordert werden könnte:
- a) der zunehmenden Migration nach Deutschland (vgl.: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/01/PD23_026_124.html) verbundenen Wohnungsnot (vgl.: https://www.zeit.de/news/2023-01/26/immobilienverband-mehr-anstrengungen-gegen-wohnungsnot?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F),
- b) der COVID-19-Pandemie und ihren Auswirkungen (vgl.: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/rob-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 25 ff.),
- c) der Anpassung an den demografischen Wandel,
- d) der Auswirkungen der Klima- und Energiewende auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit (vgl.: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/rob-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 2),
- e) der Sicherung und Nutzung heimischer Rohstoffvorkommen,
- f) der flächendeckende Versorgung mit digitaler Infrastruktur,
- g) der unterirdischen Raumordnung (vgl.: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/planungsinstrumente/unterirdische-raumplanung-neue-wege-der-raumplanung#:~:text=Der%20Untergrund%20wird%20schon%20heute,versucht%20diese%20Anspr%C3%BCche%20umweltschonend%20umzusetzen.>, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2018/3/downloads/raumordnung-im-untergrund.pdf?__blob=publicationFile&v=1),
- h) der Sicherung der Biodiversität (vgl.: <https://www.ioer.de/presse/aktuelles/10-must-dos-zur-biodiversitaet>),
- i) dem Ausbau der Photovoltaikanlagen (vgl.: <https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/documents/publications/studies/aktuelle-fakten-zur-photovoltaik-in-deutschland.pdf>, S. 5), (bitte jeweils ausführen und begründen)?
6. Steht die Änderung der Bezeichnung der „Ministerkonferenz für Raumordnung“ in „Raumentwicklungsministerkonferenz“ in Beziehung zu den Antworten der Bundesregierung zu Frage 5 (bitte ausführen und begründen)?

7. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei Bundesraumordnungsplänen sicherzustellen?
8. Sind aus Sicht der Bundesregierung die bereits ausgewiesenen Vorranggebiete für die Windenergienutzung in der Landes- oder Regionalplanung eine Festlegung im Sinne der europarechtlich definierten „go-to-areas“ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52022PC0591>)?
 - a) Wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht (bitte ausführen und begründen)?

Berlin, den 13. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, Carolin Bachmann und der Fraktion der AfD

Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft

Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) referierte im Waldbericht 2021, dass aufgrund außergewöhnlicher Mengen an Kalamitätsholz die Rohholzmärkte von Herbst 2017 bis Anfang 2021 zu weiten Teilen von einem kaum noch absetzbaren Überangebot geprägt gewesen seien. Dies habe seinerzeit zu einem starken Preisverfall geführt (BMEL: Waldbericht der Bundesregierung 2021, S. 8).

In seiner Holzmarktstatistik 2021 präzisierte das Bundesministerium den Sachverhalt dahingehend, dass der Holzeinschlag zu rund 61 Prozent aus Kalamitätsholz bestand (BMEL: Holzmarkt <https://www.bmel-statistik.de/forst-holz/holzmarkt>; Zugriff am 25. Januar 2023). Die räumliche Menge des betreffenden Holzes belief sich Ende 2020 auf rund 170 Millionen Kubikmeter, wovon rund 156 Millionen Kubikmeter auf Nadel- und rund 14 Millionen Kubikmeter auf Laubholz entfielen (BMEL: Waldbericht der Bundesregierung 2021, S. 27).

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) gab im September 2022 die Meldung heraus, dass man gemeinsam mit dem BMEL eine Holzbauinitiative ins Leben rufen wolle, um die Nutzung von Holz im Gebäudebau zu intensivieren (BMWSB: Geywitz und Özdemir tauschen sich zu Holzbau und Stallumbau aus; <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/WebsBMWSB/DE/2022/09/oezdemir-holzba.html>; Zugriff am 26. Januar 2023).

Das Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB) forderte in der Studie „Urbaner Holzbau“ in diesem Zusammenhang, die Potenziale der Verwendung von Kalamitätsholz zu bestimmen, denn einer steigenden Nachfrage nach Holz in Bauprozessen müsse entsprochen werden (TAB: Urbaner Holzbau; https://www.tab-beim-bundestag.de/projekte_urbaner-holzba u.php; Zugriff am 26. Januar 2023; S. 71 bis 76).

Es ist dementsprechend vor dem Hintergrund, dass der Anteil genehmigter Wohngebäude in Holzbauweise im Jahre 2021 bereits rund 21,3 Prozent der genehmigten Wohngebäude in Deutschland ausmachte (Statistisches Bundesamt: Holzbau – Quote der genehmigten Wohngebäude in Deutschland bis 2021; URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/456639/umfrage/quote-der-genehmigten-wohngebäude-in-holzbauweise-in-deutschland/>; Zugriff am 26. Januar 2023) mit einer Erhöhung der Holzbauquote zu rechnen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Unterstützte die Bundesregierung zwischen 2017 und 2021 nationalen und damit importunabhängigen Holzhandel, und wenn ja, mittels welcher Maßnahmen, und wenn nein, wieso wurde darauf verzichtet?
2. Unterstützt die aktuelle Bundesregierung nationalen und damit importunabhängigen Holzhandel, und wenn ja, mittels welcher Maßnahmen, und wenn nein, wieso wird darauf verzichtet?
3. Förderten nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer regionalen Holzhandel zwischen 2017 und 2021, und wenn ja, welche Länder taten nach Kenntnis der Bundesregierung solches mittels welcher Maßnahmen, und wenn der Bundesregierung dazu keine Daten vorliegen, wieso werden diese Informationen nicht erhoben?
4. Fördern nach Kenntnis der Bundesregierung Bundesländer derzeit regionalen Holzhandel mittels welcher Maßnahmen, und wenn ja, welche, und wenn dazu keine Kenntnis besteht, wieso werden diese Informationen nicht erhoben?
5. Plant die Bundesregierung angesichts des zu erwartenden Anstieges des Bauholzbedarfes (siehe Einleitung) die Förderung regionaler Strukturen für Holzhandel und Holzverarbeitung, und wenn ja, mittels welcher Maßnahmen, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
6. Sind seitens der Bundesregierung bindende Vorgaben der Europäischen Union bezüglich des Handelns und der Verwendung von Kalamitätsholz als Bauholz in nationales Recht umgesetzt, und wenn ja, welche (hier sei dezidiert sogenanntes Käferholz erwähnt)?
7. In welcher Weise, abweichend von den in Frage 6 genannten eventuellen Vorgaben, reglementiert die Bundesregierung ggf. den nationalen und internationalen Handel von Kalamitätsholz außerdem (hier sei ebenfalls dezidiert sogenanntes Käferholz erwähnt)?
8. Hat die Bundesregierung Kenntnis über eine eventuelle Reglementierung des regionalen Handels mit Kalamitätsholz der Bundesländer (hier sei dezidiert sogenanntes Käferholz erwähnt), wenn ja, welche Länder tun dies mittels welcher Maßnahmen, und wenn nein, wieso werden diese Informationen nicht erhoben?
9. In welcher Weise abweichend von den in Frage 6 genannten Vorgaben reglementiert die Bundesregierung die nationale und regionale Verwendung von Kalamitätsholz als Bauholz außerdem (hier sei dezidiert sogenanntes Käferholz erwähnt)?
10. Ist der Bundesregierung die aktuelle Studienlage zur Nutzbarkeit von Kalamitätsholz (hier sei dezidiert sogenanntes Käferholz erwähnt) als Bauholz bekannt, wenn ja, wie lauten die Erkenntnisse, und wie werden sie bewertet, und wenn nein, wieso werden diese Informationen nicht erhoben?

Berlin, den 6. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Rene Bochmann, Dirk Brandes Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz

Die Ausbaustrecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (Streckennummer 6212) wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Projektnummer 2-029-V01 als Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, das in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen kann, geführt. Die Projektdefinition ist noch nicht abgeschlossen; sie umfasst voraussichtlich die Elektrifizierung sowie eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$ (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 181).

Medien berichten von einer Zusage aus dem Bundeskanzleramt für eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz (vgl. <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>).

Ein von der Landesdirektion Sachsen (LDS) abgeschlossenes Raumordnungsverfahren bezüglich der Elektrifizierung der betreffenden Strecke schließt die Mitnutzung eines Hochspannungsnetzes der SachsenNetze GmbH aus. Die SachsenNetze GmbH befürwortet hingegen eine Mitnutzung ihres Netzes zur Bahnstromversorgung (vgl. <https://www.alles-lausitz.de/muss-es-zwingend-eine-neue-leitung-sein.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass ein Gespräch einer sächsischen Unternehmensinitiative im Bundeskanzleramt im Jahr 2022 stattgefunden hat, und ist es zutreffend, dass sowohl eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 6212 von Dresden-Klotzsche über Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Görlitz bis zur Bundesgrenze als auch ein Ausbau der Autobahn 4 zentrale Inhalte waren (vgl. <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>)?
2. Sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Presseinformationen zutreffend, dass der Beauftragte der Bundesregierung für Ostdeutschland, Carsten Schneider, die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke zugesichert haben soll (vgl. dpa sachsen, <https://www.zeit.de/news/2022-09/26/elektrifizierung-positives-signal-in-berlin>)?
3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine erneute Überprüfung des Projektes mit der Nummer 2-029-V01 eingeleitet worden, und wenn nein, wann soll damit ggf. begonnen und diese abgeschlossen werden?

4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die geschätzten Investitionskosten
 - a) für eine Elektrifizierung,
 - b) für die Ertüchtigung für eine abschnittsweise Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160$ km/h (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller),
 - c) für genehmigungsrechtlich notwendige Maßnahmen (Lärmschutz usw.)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die in den Unterlagen des Projekts mit der Nummer 2-029-V01 genannte Variante, statt eine abschnittsweise Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten vorzunehmen, die Bahnstrecke zunächst lediglich zu elektrifizieren?
6. Aus welchen Gründen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit verworfen, im Zuge einer Elektrifizierung der in Rede stehenden Strecke das Hochspannungsnetz der SachsenNetze GmbH zu nutzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Ablehnung der Nutzung des Hochspannungsnetzes der SachsenNetze GmbH zur Bahnstromversorgung seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) vordringlich dem Schutz des bahneigenen Stromversorgers DB Energie dient und externen Lieferanten eine Einspeisung von Bahnstrom unmöglich gemacht werden soll (vgl. <https://www.alles-lausitz.de/muss-es-zwingend-eine-neue-leitung-sein.html>)?
8. Sind mit der Republik Polen Vereinbarungen über eine Fortsetzung der Elektrifizierung auf polnischer Seite zwischen Görlitz und Węgliniec (Kohlfurt) getroffen worden, und wenn bislang nicht, wurde das Thema auf dem fünften Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8. Februar 2023 in Potsdam verhandelt (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/lander-kritisieren-bund-bahn-ausbau-nach-polen-zu-langsam-li.315406>)?

Berlin, den 15. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Renè Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Verzögerungen beim Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München

Das Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München ist ein gemeinsames Ausbauprojekt der Deutschen Bahn AG, des Freistaates Bayern, der Landeshauptstadt München, des Bundes und anderer Partner (vgl. <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/projektpartner.html>). Durch den Bau der Zweiten Stammstrecke soll die bestehende S-Bahn-Stammstrecke entlastet werden (<https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/start.html>).

Vorhabenträgerin ist das DB-Tochterunternehmen DB Netz AG (<https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/planfeststellungsunterlagen-56.html>). An der Finanzierung des Projektes sind die DB AG, der Bund, das Land Bayern sowie die Landeshauptstadt München beteiligt (<https://www.br.de/nachricht/stammstrecke-s-bahn-muenchen-bahngipfel-102.html>). Seitens des Bundes findet die Finanzierung über GVFG-Mittel statt; er übernimmt insgesamt 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-zweite-stammstrecke-bund-kostenuebernahme-1.5617456>).

Ende Juni 2022 wurde bekannt, dass das Projekt Zweite Stammstrecke München statt der veranschlagten 3,85 Mrd. nun 7,2 Mrd. Euro kosten und sich der Fertigstellungstermin vom Jahr 2028 auf 2037 verschieben würde (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-zweite-stammstrecke-pressekonferenz-bernreiter-kosten-reiter-1.5612194>). Diese Erkenntnisse wurden von einer vom bayerischen Verkehrsministerium eingesetzten Monitoring-Gruppe im November 2021 erstellt, jedoch seitens des bayerischen Verkehrsministeriums erst im Juni 2022 bekannt gegeben (vgl. <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stammstrecken-streit-wusste-der-freistaat-seit-november-bescheid-art-828468>). Ein für den 30. Juni 2022 anberaumtes Treffen mit dem Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in der bayerischen Staatskanzlei konnte aufgrund terminlicher Unpässlichkeiten des Bundesministers nicht stattfinden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/3139, Frage 6).

Jüngeren Presseberichten ist nun zu entnehmen, dass bereits im Oktober 2020 ein geplanter ‚Krisengipfel‘ nicht zustande gekommen sein soll. Ein Dokument der DB Netz AG, in dem dargelegt sein soll, weshalb der angesetzte Zeitplan nicht eingehalten werden könne, soll die damalige bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer erhalten haben. Diese soll das in Rede stehende Dokument an den damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit gleichzeitiger Bitte um Unterstützung weitergesandt haben. Auf Initiative der damaligen Ministerin Schreyer sollte ein ‚Krisengipfel‘ anberaumt werden, an dem

neben dem bayerischen Ministerpräsident Dr. Markus Söder der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Oberbürgermeister Dieter Reiter sowie das damals für die Bahninfrastruktur zuständige DB-Vorstandsmitglied Ronald Pofalla teilnehmen sollten. Dieser soll wenig später wieder abgesagt worden sein. Ronald Pofalla soll das in Rede stehende Dokument der DB Netz AG als nicht mehr als eine „erste Diskussionsbasis“ bezeichnet haben (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zweite-stammstrecke-andreas-scheuer-1.5663317?reduced=true>).

Das in Rede stehende Dokument erscheint den Fragestellern nicht nur aufgrund der dargelegten drohenden Verschiebung des Fertigstellungstermins brisant, sondern auch aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerung, die Auswirkungen auf den Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes hätten; dieser müsste nach Einschätzung der Fragesteller erneut erbracht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung, nachdem die damalige bayerische Landesverkehrsministerin Kerstin Schreyer Kontakt mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer aufgenommen und auf die drohenden Projektverzögerungen hingewiesen hatte, einen Kontakt von Vertretern der Bundesregierung mit dem damaligen Vorstandsmitglied der DB AG Ronald Pofalla, und wenn ja, welche Inhalte wurden ausgetauscht (vgl. Vorbemerkung)?
2. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung veranlasst, dass der für Oktober 2020 anberaumte ‚Krisengipfel‘ abgesagt wurde (vgl. Vorbemerkung)?
3. Welche Maßnahmen veranlasste nach Kenntnis der Bundesregierung der damalige Bundesverkehrsminister Scheuer infolge der Zusendung des in Rede stehenden Dokuments der DB AG durch die damalige bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (vgl. Vorbemerkung)?
4. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Mitteilung an den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, um diesen über die veränderte Situation des Projektes Zweite Stammstrecke München zu unterrichten (vgl. Vorbemerkung, bitte ausführen)?
5. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Absage des für Oktober 2020 geplanten Treffens in München veranlasst und mit welcher Begründung (vgl. Vorbemerkung)?
6. Gab es im Oktober 2020 Bemühungen seitens des damaligen Bundesverkehrsministers, einen zeitnahen Gesprächstermin doch noch zustande zu bringen, wenn ja, weshalb führten diese nicht zu einem Erfolg, wenn nein, weshalb gab es keine solchen Bemühungen?
7. Würden nach Einschätzung der Bundesregierung die bekannt gewordenen Kostensteigerungen (vgl. Vorbemerkung) dazu führen, dass der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes erneut zu erbringen ist?
8. Ist es nach Einschätzung der Bundesregierung zutreffend, dass Zuschüsse des Bundes, sollte ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit aufgrund veränderter Kostenschätzungen nicht mehr erbracht werden können, seitens des Freistaats Bayern zurückgezahlt werden müssten?
9. Wer trägt das Finanzierungsrisiko für weitere Kostensteigerungen, der Bund, der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München oder die DB AG?

10. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit Bekanntwerden möglicher Kostensteigerungen im Sommer 2022 zu neuen Anträgen im Zusammenhang mit Planfeststellungsverfahren seitens der DB Netz AG beim Eisenbahnbundesamt?
11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell einen Vorgang, der sich mit dem erneuten Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts „Zweite Stammstrecke München“ beschäftigt und auf dem Kostenermittlungen der DB Netz AG beruhen?

Berlin, den 15. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Einführung des Deutschlandtickets und fehlende Einnahmeaufteilung zwischen den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen

Am 9. Februar 2023 fand im Deutschen Bundestag die erste Beratung des von den Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Grünen und FDP eingebrachten Entwurfes eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundestagsdrucksache 20/5548) statt. Am 1. März wird der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages dazu eine öffentliche Anhörung durchführen (www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw09-pa-verkehr-deutschlandticket-934808).

Bereits vor den Ausschussberatungen und einer Entscheidung über den Gesetzesentwurf haben große Verkehrsunternehmen den Vertriebswettbewerb um das Deutschlandticket eröffnet und Werbekampagnen gestartet, so beispielsweise die BVG, eine Anstalt öffentlichen Rechts in Berlin (vgl. www.horizont.net/marketing/nachrichten/du-warst-noch-niemals...-bvg-und-jung-von-matt-feiern-49-euro-ticket-mit-udo-juergens-klassiker-206280?crefresh=1).

Dieser Vertriebsstart von Großunternehmen mit etablierten Vertriebsstrukturen kann kleinen oder mittelgroßen Verkehrsunternehmen erhebliche wirtschaftliche Nachteile bringen, da sie Kunden befördern müssen, die bei anderen Verkehrsunternehmen ein Deutschlandticket online oder hierfür ein Abonnement erworben haben (vgl. www.omnibusrevue.de/nachrichten/management/deutschland-ticket-wesentliche-und-existenzielle-fragen-noch-immer-offen-3314269).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Weshalb hat der Bundesminister für Digitales und Verkehr auf die Einbringung eines eigenen Gesetzesentwurfs zur Umsetzung des Deutschlandtickets verzichtet, der nunmehr durch die Fraktion der SPD u. a. eingebracht wird (vgl. Bundestagsdrucksache 20/5548)?
2. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass jeder Käufer eines Deutschlandtickets sein Ticket für 49 Euro bei jedem Verkehrsunternehmen kaufen kann, das dieses im Internet anbietet (vgl. www.busnetz.de/deutschlandticket-sorgt-weiter-fuer-unmut/)?
3. Wie hoch ist die Vertriebsprovision in Euro pro 49-Euro-Deutschlandticket nach Kenntnis der Bundesregierung für das einzelne Verkehrsunternehmen, das das Ticket über seine Internetvertriebskanäle verkauft?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die das Deutschlandticket vertreibenden Verkehrsunternehmen die Erlöse aus dem Ticketvertrieb vollständig als Einnahmen verbuchen können, was im wirtschaftlichen Ergebnis einer 100 %igen Vertriebsprovision entsprechen würde?
5. Sollte der Bundesregierung die Frage 3 aus Unkenntnis nicht beantworten können, gibt es Vereinbarungen mit den Ländern, die eine Höchstgrenze für abzuzweigende Vertriebsprovisionen für Verkehrsunternehmen vorsieht?
6. Wie viele Verkehrsunternehmen und wie viele Verkehrsverbünde sind nach Kenntnis der Bundesregierung berechtigt, das geplante Deutschlandticket für 49 Euro zu vertreiben?
7. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob angestrebt wird, die Erlöse aus den Verkäufen des Deutschlandtickets abzüglich einer Vertriebsprovision einer Einnahmeverteilungsregelung zwischen den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen zu unterwerfen?
8. Soll nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine noch zu vereinbarende Einnahmeverteilungsregelung sichergestellt werden, dass auch Verkehrsunternehmen in touristisch attraktiven Regionen für ihre Leistungserbringung vergütet werden, wenn die Erlöse aus dem Ticketverkauf zunächst den Verkehrsunternehmen in touristisch weniger attraktiven Großräumen zugutekommen?
9. Auf welcher Abrechnungsbasis soll nach Vorstellung der Bundesregierung eine gerechte Einnahmeverteilung zwischen den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen erfolgen?
10. Hat die Bundesregierung den Ländern zugesagt, dass ein Ausgleich für die Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket für einen Übergangszeitraum – voraussichtlich bis Ende 2024 – vorgenommen werden kann (vgl. www.omnibusrevue.de/nachrichten/management/deutschland-ticket-wesentliche-und-existenzielle-fragen-noch-immer-offen-3314269)?
11. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Internetadresse www.deutschlandticket.de im Besitz der Transdev GmbH ist, einem zu 100 Prozent im Eigentum der Transdev Group S.A. stehenden, weltweit agierenden ÖPNV-Unternehmen mit Sitz in Frankreich (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article243311345/49-Euro-Ticket-Deutschlandticket-App-ist-da-Abrechnungs-Chaos-ist-absehbar.html)?
12. Kann die Bundesregierung es ausschließen, dass ein hoher Anteil von Internet-Verkäufen des Deutschlandtickets über die deutsche Filiale eines französischen Nahverkehrsunternehmens erfolgt (vgl. Vorfrage), so dass dessen möglicher Vertriebs Erfolg in keinem Verhältnis zu den Verkehrsleistungen stehen würde, die die Transdev GmbH anteilig auf dem gesamten deutschen ÖPNV-Markt erbringt, und ein Vertriebs Erfolg in Deutschland ganz wesentlich zu einem Gewinnsprung eines in Frankreich beheimateten Unternehmens beitragen könnte, ohne dass das deutsche Tochterunternehmen seine Verkehrsleistung erhöhen müsste?

Berlin, den 22. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion