



Drucksachenmappe

Auftraggeber: Rene Bochmann

vom Montag, den 02. September 2024 um 19:37 Uhr

Inhaltsverzeichnis

20/324	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg -20/139-	ab Seite 1
20/474	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus -20/378-	ab Seite 5
20/603	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs -20/382-	ab Seite 13
20/668	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020 -20/375-	ab Seite 17
20/813	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München -20/475-	ab Seite 19
20/896	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Kanalsteuerer-Verordnung (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3808) -20/782-	ab Seite 31
20/912	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Zum Einfluss von 5G und der Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern und Wetterradaren auf die Flugsicherheit -20/787-	ab Seite 33

20/925	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken -20/829-	ab Seite 37
20/1038	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Insolvenz der Pella-Sietas-Werft -20/860-	ab Seite 41
20/1044	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Leerflüge zum Slot-Erhalt aufgrund der EU-Slot-Vorschriften -20/907-	ab Seite 43
20/1156	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter -20/981-	ab Seite 45
20/1169	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG -20/919-	ab Seite 47
20/1192	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge -20/984-	ab Seite 51
20/1195	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH -20/917-	ab Seite 55
20/1312	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Gesundheit</u> Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen -20/1119-	ab Seite 59
20/1473	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung -20/1375-	ab Seite 67

20/1566	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Weiterhin aktuelle Probleme für den Schienengüterverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603) -20/1215-	ab Seite 71
20/2098	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland -20/1600-	ab Seite 75
20/2283	<u>Antwort Kleine Anfrage der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien</u> Tourförderung durch die Bundesregierung 2021 -20/2043-	ab Seite 83
20/2848	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2021 -20/2727-	ab Seite 85
20/2849	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur -20/2602-	ab Seite 97
20/2872	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Jahresvergütung von Aufsichtsräten und Vorstandsmitgliedern der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Jahr 2021 und Erhöhung von Vorstandsfixgehältern in Höhe von 10 Prozent -20/2197-	ab Seite 115
20/3008	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz</u> Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge -20/2809-	ab Seite 123
20/3118	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u>	ab Seite 135

Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens -20/2940-

- 20/4506** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 143
Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr -20/3992-
- 20/4524** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 147
Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe -20/4219-
- 20/4795** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums der Finanzen ab Seite 151
Leerstand von bundeseigenen Immobilien -20/4298-
- 20/4988** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft ab Seite 155
Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung -20/4803-
- 20/5101** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 159
Ausstattung von Haltepunkten der Deutschen Bahn mit Aufzugsanlagen zum Erreichen der Barrierefreiheit am Beispiel des Haltepunkts Meinsdorf -20/4633-
- 20/5386** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 163
Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021 -20/4779-
- 20/5874** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft ab Seite 171
Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft -20/5641-
- 20/6053** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 175
Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz -20/5726-

20/6124	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen -20/5499-	ab Seite 179
20/6128	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Einbindung des Flughafens München in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG -20/5924-	ab Seite 187
20/6134	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Verzögerungen beim Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München -20/5775-	ab Seite 191
20/6224	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Schutz von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Deutschland -20/5951-	ab Seite 195
20/6237	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Bauten- und Realisierungsstand der Bundesstraßen 6n, 87, 87n, 187 und 184 -20/5959-	ab Seite 218
20/6380	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Fragen zum Sinken des Güterschiffes „Achim“ in einer Donauschleuse und zur Havarie am Eisernen Steg -20/6153-	ab Seite 220
20/6673	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Sachstand zum muslimischen Leben in Deutschland -20/6424-	ab Seite 224
20/6682	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums des Innern und für Heimat</u> Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2022 -20/6434-	ab Seite 235

20/6923	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt vergessene Wasserstraßen -20/6647-	ab Seite 251
20/7304	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Regierungsgespräche mit sogenannten Klimaklebern -20/6894-	ab Seite 255
20/7491	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Sperrung eines ehemaligen Autobahnteilstücks durch das Land Berlin nach Übertragung durch den Bund -20/7281-	ab Seite 263
20/8018	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Autobahnbaustellen in Sachsen -20/7684-	ab Seite 267
20/8276	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Ausbildung, Nichtbestehensquoten und Stellenbesetzung bei Lokführern und anderen betriebswichtigen Bahnberufen -20/7882-	ab Seite 274
20/8507	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2022 -20/8191-	ab Seite 286
20/8710	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes -20/8234-	ab Seite 288
20/8945	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u> Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft -20/8250-	ab Seite 292
20/9869	<u>Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr</u>	ab Seite 304

- 20/9881** Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 308

Höhe der Wertvernichtung durch das Scheitern der Auslandsstrategie der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr -20/9118-

20/9944 Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 312

Mögliche Interessenkonflikte bei der Neubesetzung von Leitungspositionen innerhalb der Deutschen Bahn AG -20/9607-

20/10227 Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 316

Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen -20/10052-

20/11095 Antwort Kleine Anfrage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ab Seite 324

Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal -20/10948-

Antwort

der Bundesregierung

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

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor.

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

Amtliche Zahlen hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

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

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

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

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

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

Zu Hilfsprogrammen der Länder liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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

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

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

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

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

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

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

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

Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

An zwei Stellen ist der Schienengüterverkehr stark eingeschränkt:

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

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

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

- a) mehr als einer Woche,

4 822 Baumaßnahmen,

- b) mehr als einem Monat,

1 034 Baumaßnahmen,

- c) mehr als drei Monaten,

284 Baumaßnahmen,

- d) mehr als sechs Monaten oder

187 Baumaßnahmen,

- e) mehr als einem Jahr haben?

73 Baumaßnahmen.

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

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

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

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

Ausgefallene Güterzüge werden nach Auskunft der DB AG nicht gemeldet.

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es wird auf die Anlage verwiesen.

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

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

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

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

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

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

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

Wenn ja, welcher Art sind diese Probleme?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Kanalsteuer-Verordnung

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 2. März 2022 übermittelt.

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Technische Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen sind nicht erkennbar.

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

2018: 205 Brücken-Teilbauwerke,

2019: 162 Brücken-Teilbauwerke,

2020: 58 Brücken-Teilbauwerke,

2021: 122 Brücken-Teilbauwerke.

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Insolvenz der Pella-Sietas-Werft

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

Ja.

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

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

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Antwort

der Bundesregierung

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

Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

Die Position der Mumbai Maersk zum Zeitpunkt der Strandung war 53°51.1' N
0° 007°53.6' E.

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

Ja.

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

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

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

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

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

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

Die Nordic war aufgrund eines Werftaufenthalts nicht im Einsatz.

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

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

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

Der Tiefgang betrug 12,80 m.

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

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

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

Eine Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffes bestand nicht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

Eine solche Befürchtung ist nicht zum Ausdruck gebracht worden.

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

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine entsprechenden Erkenntnisse vor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nein.

Antwort

der Bundesregierung

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

Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen

Vorbemerkung der Fragesteller

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

Vorbemerkung der Bundesregierung

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

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

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

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

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

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

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

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

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

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

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

Eine Differenzierung nach Branchen kann nicht vorgenommen werden.

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

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

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

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

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

Die von der Konzertierte(n) Aktion Pflege beschlossenen Maßnahmen werden derzeit von den beteiligten Akteuren umgesetzt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

BGR >> Berufsgruppe

Tabelle 2: Zugang und Bestand an gemeldeten Arbeitsstellen nach ausgewählten Berufen der KlB 2010Deutschland
Zeitreihe

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

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nach Auskunft der DB AG wurden keine Differenzierungen vorgenommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nach Auskunft der DB AG wurden die Wartungsarbeiten abgeschlossen.

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren Informationen vor.

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

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

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

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

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

Der Bundesregierung ist ein solcher Fall aus 2021 bekannt.

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

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

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

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

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kann diese Presseberichte nicht bestätigen.

Antwort

der Bundesregierung

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

Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

Vorbemerkung der Bundesregierung

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

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

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

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

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

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

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

Die Fragen 3 bis 5 werden gemeinsam beantwortet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bestandsaufnahme erfolgt aufgrund ihrer Komplexität in mehreren Stufen.

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

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

Die Auswertung der Unterlagen und Sichtprüfungen haben bereits begonnen.

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Tourförderung durch die Bundesregierung 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

Vorbemerkung der Bundesregierung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Polizeiliche Kriminalstatistik

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

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

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

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

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

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

ausgewählte Delikte

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

Polizeiliche Kriminalstatistik

Sonderauswertung:

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

Berichtsjahr: 2021

Bereich: Bundesrepublik Deutschland

ausgewählte Delikte

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

– Grundinstandsetzung der Schleuse Kleinmachnow in Bezug auf ihre Erhaltung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nein.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Hält die Bundesregierung die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG und seiner Konzernunternehmen für angemessen angesichts dessen, dass in anderen im öffentlichen Besitz stehenden Verkehrsunternehmen Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen, sondern lediglich Sitzungsgelder erhalten (vgl. Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn AG 2020, S. 38, <https://hochbahn-fb20.corporate-report.com/#38>), auch wenn einige Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG laut Konzernabschluss ihre Vergütungen nach Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB; vgl. https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-005184) an die Hans-Böckler-Stiftung abgeführt haben (vgl. https://www.deutschebahn.com/resource/blob/7343738/2399eacea035e260cd9838b0cfd0c0e6/Integrierter-Bericht-2021_download-dat

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

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

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

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

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

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

Eine Satzungsänderung ist nicht geplant.

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

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

Im Übrigen wird auf den Integrierten Bericht 2021 verwiesen.

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

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

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

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

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

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

Die Bundesregierung kann die genannten Informationen nicht bestätigen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

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

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

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität
 Geförderte Neufahrzeuge
 Juli 2016 bis Juni 2022

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

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

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

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Förderung der Elektromobilität

Geförderte Gebrauchtfahrzeuge

19. Februar 2020 bis 30. Juni 2022

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

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

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Gebrauchtfahrzeuge		6 bis 11		12 bis 23		mehr als 23	
Laufzeit (Monate)	PHEV	BEV + FCEV	PHEV	BEV + FCEV	PHEV	BEV + FCEV	BEV + FCEV
Antriebsart							
Herstellerranteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500	2500
Bundesanteil (Euro)	468,75	625	937,5	1250	1875	2500	2500
Gesamtbonus (Euro)	937,5	1250	1875	2500	3750	5000	5000
Bundesförderung inkl. AVAS (Euro)	-	-	-	-	31.975,00	10.200,00	10.200,00

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Künftig sollten voraussichtlich durchschnittlich 40 Seelotsen jährlich bestellt werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Verfahren ist für 600 Bewerberinnen und Bewerbern ausgelegt.

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

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

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

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

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

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

Die genannten sozialen Randbedingungen unterliegen dem Selbstverwaltungsregime der Lotsenbrüderschaften.

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

Ja.

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

Nein.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nein.

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

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

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

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

Ja.

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

Nein.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nein.

35. Wie hoch wird die Rate der Ausbildungsabbrecher geschätzt?

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

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

Es entstehen keine Mehrkosten.

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

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

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

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

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

Einschlägige Berufserfahrung wird Berücksichtigung finden.

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

Antwort

der Bundesregierung

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

Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Unfallursachen stellen sich wie folgt dar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Leerstand von bundeseigenen Immobilien

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

1. Über wie viele
 - a) Wohnungen,
 - b) Einfamilienhäuser,
 - c) Mehrfamilienhäuser

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

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

Tabelle 1: Wohnimmobilienbestände je Immobilienart

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

Stand: 30.09.2022

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

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

Tabelle 2: Anzahl leerstehender Wohnimmobilien

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

Stand: 30.09.2022

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

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

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

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

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

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

Tabelle 3: Leerstandsentwicklung

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

Stand: 30.09.2022

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nein.

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

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

Antwort

der Bundesregierung

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

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021

Vorbemerkung der Fragesteller

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

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

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

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

Bayern:

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

Brandenburg:

- Eberswalde-Nordend.

Hessen:

- Rimbach Schulzentrum.

Mecklenburg-Vorpommern:

- Rövershagen Karls Erlebnisdorf,
- Schwerin Industriepark.

Niedersachsen:

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

Rheinland-Pfalz:

- Zweibrücken-Rosengarten.

Schleswig-Holstein:

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

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

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

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

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

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

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

5. Wie hoch waren im Geschäftsjahr der Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf und die Finanzierungskosten?

Die erbetenen Informationen zum Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf berühren geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Station&Service AG. Die Offenlegung der Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG beeinträchtigen, Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen.

Für den Betrieb einer Verkehrsstation sind unterschiedliche Dienstleistungen erforderlich. Dazu zählen beispielsweise Reinigung, Winterdienst und Grünpflege. Bei einem Bekanntwerden des Betriebsaufwands könnten aktuelle und potenzielle Dienstleister (z. B. Reinigungsfirmen, Handwerksbetriebe, Bauunternehmen) ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB Station&Service AG ausrichten. Sie erhalten durch die Veröffentlichung Transparenz über Kosten, die sie bei künftigen Verhandlungen an der Station Coburg-Beiersdorf oder bei Ausschreibungen für andere Stationen nutzen könnten, um für die DB Station&Service AG nachteilige Konditionen wie Preissteigerungen zu fordern und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB Station&Service AG zu beeinträchtigen. Auch wenn die Betriebskosten eine Sammelgröße darstellen, so könnten daraus Rückschlüsse auf die grundsätzliche Größenordnung der Zahlungsbereitschaft der DB Station&Service AG gezogen werden. Insofern würde die Funktionsfähigkeit wettbewerblicher Vergabeverfahren beeinträchtigt. Die Vergabesituation in vielen für den Betrieb von Verkehrsstationen benötigten Dienstleistungen ist angespannt, so dass das Risiko zusätzlicher Preissteigerungen vermieden werden muss, um einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten zu können.

Nach Abwägung zwischen den beiden konfligierenden Verfassungsgütern des parlamentarischen Auskunftsrechts einerseits und des Staatswohls sowie dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB Station&Service AG unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits, stellt es einen angemessenen Ausgleich zwischen den beiden Verfassungsgütern dar, wenn die angefragten Informationen zu den Auftragswerten als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft werden. Daher sind die gewünschten Informationen in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und können dort eingesehen werden.*

6. Erscheinen der Bundesregierung die Umsatzerlöse abzüglich der Betriebs- und Kapitalkosten für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – die DB Station&Service AG hat nur 25 Prozent der Investitionskosten, rund 225 000 Euro (vgl. Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/668), zur Errichtung der Station Coburg-Beiersdorf beigetragen, erhält jedoch 100 Prozent der Stationsentgelte – als angemessen oder zu hoch?

Das Neubauprojekt Coburg-Beiersdorf wurde durch eine wirtschaftliche Einzelfallbetrachtung bewertet, bei der individuelle Vereinbarungen mit Vertragspartnern gefunden wurden.

Mit den Stationsentgelten finanziert die DB Station&Service AG den laufenden Betrieb der Bahnhöfe. Stationsentgelte sind Nutzungsentgelte für Serviceeinrichtungen. Die Entgelte dürfen die Kosten für die Leistungserbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen. Soweit der Betreiber die Errichtung nicht selbst finanziert hat, fallen keine Abschreibungen an, so dass auch das Stationsentgelt keinen entsprechenden Kostenbestandteil enthält. Die Entgelte für Personenbahnhöfe werden von der Bundesnetzagentur (BNetzA) am Maßstab des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) gemessen und genehmigt. Ausschließlich die von der BNetzA genehmigten Entgelte dürfen erhoben werden.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat Teile der Antwort als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimchutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimchutzordnung eingesehen werden.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Höhe der Rendite der DB Station& Service AG vor dem Hintergrund, dass der Gewinn der DB Station& Service AG an die Deutsche Bahn AG abgeführt und zur Finanzierung aller Konzernaktivitäten, auch der internationalen, genutzt wird, die Instandhaltungsinvestitionen jedoch durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – also den Bundeshaushalt – erfolgen sollen (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/20181)?

Gemäß § 8d Absatz 1 ERegG ist es verboten, dass Einnahmen aus dem Betrieb von Eisenbahnanlagen (auch Personenbahnsteige und Zugangswege) in der DB AG verbleiben und dort zur Finanzierung von Konzernaktivitäten verwendet werden. Die Einnahmen müssen entweder in dem Infrastrukturunternehmen selbst verbleiben und zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit genutzt werden oder sie müssen an den Eigentümer des Konzerns abgeführt werden, also die Bundesrepublik Deutschland (vgl. § 8d Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 ERegG). Die BNetzA überwacht dies.

Für die Verwendung der Gewinne aus dem Betrieb der Serviceeinrichtung (Bahnhofsgebäude selbst) macht das ERegG keine Vorgaben. Über den Finanzierungskreislauf Schiene wird jedoch sichergestellt, dass die aus der Infrastruktur stammenden Gewinne direkt wieder zurück in die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB AG fließen und somit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland verwendet werden. Aus dem Bundeshaushalt wird keine Instandhaltung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gefördert. Die Instandhaltung ist neben dem Betrieb der Anlagen durch Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sicher zu stellen. Für die Gewinne der EIU ist im § 2a der LuFV III festgelegt, dass die Dividende aus dem Nachsteuergewinn an den Bund auszuschütten ist, der diese wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert (abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf).

8. Wie hoch war die Zahl der Halte an der Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2021?

Die Station Coburg-Beiersdorf ist im Dezember 2020 in Betrieb gegangen. Im Jahr 2021 fanden rund 10 000 Zughalte im Schienenpersonennahverkehr an der Station Coburg-Beiersdorf statt. Aufgrund der Pandemie-Situation im Jahr 2021 kann keine repräsentative Reisendenzahl angegeben werden. Reisendenzahlen der Jahre 2020 und 2021 werden aufgrund statistischer Verzerrungen infolge der Lockdowns und Reisebeschränkungen durch die Corona-Pandemie nicht für Auswertungen genutzt.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5641 –**

Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

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 präziserte 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 u.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_urbane-r-holzbau.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/quot>

e-der-genehmigten-wohnbaeude-in-holzbauweise-in-deutschland/; Zugriff am 26. Januar 2023) mit einer Erhöhung der Holzbauquote zu rechnen.

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?

Die Bundesregierung unterstützte den nationalen Holzhandel mittelbar im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in der Holzwirtschaft vom 23. Februar 2021 u. a. durch Förderung von Investitionen zur werterhaltenden bzw. wertsteigernden Verwertung von Kalamitätsholz.

Nach Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen auf Erlass einer Einschlagsbeschränkungsverordnung nach den Bestimmungen des Forstschäden-Ausgleichsgesetzes wegen erheblicher Störungen auf dem Holzmarkt, die sich infolge der Kalamitäten seit dem Jahr 2018 entwickelten, wurde die Verordnung über die Beschränkung des ordentlichen Holzeinschlags in dem Forstwirtschaftsjahr 2021 vom 14. April 2021 (BGBl. I S. 808) für den Zeitraum vom 1. Oktober 2020 bis zum 30. September 2021 erlassen.

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?

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

Unmittelbare Förderungen des regionalen Holzhandels bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht, denn auch für die relevanten Holzmärkte gelten die Regeln des Gemeinsamen Binnenmarktes. Hierbei sind insbesondere die Instrumente der Wettbewerbspolitik zu nennen (Beihilfe-, Kartell- und Fusionsvorschriften der EU), die u. a. dazu dienen, Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu verhindern, die sich aus der Gewährung selektiver Vorteile für bestimmte Unternehmen ergeben könnten.

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?

Im Koalitionsvertrag ist die Umsetzung einer Holzbauinitiative zur Unterstützung regionaler Wertschöpfungsketten festgeschrieben. Ein Konzeptentwurf der Holzbauinitiative befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

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)?

Es gibt keine bindenden Vorgaben der Europäischen Union bezogen auf den Handel unter phytosanitären Aspekten oder die Verwendung von Kalamitätsholz als Bauholz, die in nationales Recht umzusetzen sind.

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)?

Das Pflanzengesundheitsrecht ist EU-weit harmonisiert. Es gibt keine phytosanitären Vorgaben der Europäischen Kommission, die sich spezifisch auf den nationalen und internationalen Handel von Kalamitätsholz beziehen.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung bestehen keine derartigen Reglementierungen.

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)?

Eine Reglementierung der Bundesregierung besteht nicht. Die Anwendungsgrenzen werden durch die entsprechende Normung zur Sortierung von Bau-schnittholz geregelt. Die visuelle Festigkeitssortierung wird in Deutschland für Nadelholz durch die DIN 4074-1:2012-06 „Sortierung von Holz nach der Tragfähigkeit – Teil 1: Nadelschnittholz“ und für Laubholz durch die DIN 4074-5 „Sortierung von Holz nach der Tragfähigkeit – Teil 5: Laubholz“ geregelt.

Die maschinelle Sortierung nach der Festigkeit ist durch die DIN EN 14081-4: 2009 „Holzbauwerke – Nach Festigkeit sortiertes Bauholz für tragende Zwecke mit rechteckigem Querschnitt – Teil 4: Maschinelle Sortierung – Einstellungen von Sortiermaschinen für maschinenkontrollierte Systeme“ geregelt.

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?

Die Studienlage ist der Bundesregierung bekannt.

Am 15. Dezember 2021 hat im Auftrag des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) ein Experten-Workshop der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe e. V. (FNR) zum Thema „Klimawandel und Kalamitäten – Einfluss auf Normung und Holzverwendung“ stattgefunden. Unter Beteili-

gung von Experten aus der Wirtschaft und der Wissenschaft wurde die Nutzbarkeit von Kalamitätsholz u. a. als Bauholz erörtert. Insgesamt bestehen keine wesentlichen Hemmnisse beim konstruktiven Einsatz von (Borkenkäfer) Kalamitätsholz im Bausektor. Ein akuter Handlungsbedarf bezüglich der Normung von Kalamitätsholz wurde nicht festgestellt.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5726 –**

Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz

Vorbemerkung der Fragesteller

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 $V_{\max} = 160$ 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>).

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>)?

Am 26. September 2022 hat sich der Beauftragte der Bundesregierung für Ostdeutschland, Staatsminister Schneider, mit dem Abgeordneten des sächsischen Landtags Marko Schiemann und Unternehmern aus der Lausitz im Bundeskanzleramt getroffen. Thema war der Strukturwandel und die Strukturstärkungsmaßnahmen im Zuge des Kohleausstiegs.

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>)?

Nein.

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?

Das Projekt kann nach Abschluss der laufenden Bedarfsplanüberprüfung und bei entsprechend wachsender Verkehrsentwicklung in der Verkehrsprognose 2040, frühestens 2024 erneut bewertet 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.)?

Die Ermittlung der Investitionskosten erfolgte im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens im Aufstellungsverfahren zum Bundesverkehrswegplan 2030 auf der Basis des Preisstands 2015. Die Investitionskosten verteilen sich wie folgt:

- a) 419,6 Mio. Euro,
- b) 93,9 Mio. Euro,
- c) Lärmschutz: 18,3 Mio. Euro / Ausgleichsmaßnahmen: 11,1 Mio. Euro.

Nach Abschluss der Vorplanungen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG), im Auftrag des Freistaat Sachsens, wird eine aktualisierte Kostenermittlung vorliegen.

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?

Die Bewertung des Vorhabens im Aufstellungsverfahren zum Bundesverkehrswegplan 2030 erfolgte ausschließlich unter den Planungsprämissen einer Elektrifizierung und einer Erhöhung der Geschwindigkeit. Eine Teilbetrachtung der Maßnahmen wurde nicht vorgenommen.

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>)?

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

Der Freistaat Sachsen hat die DB AG mit den Planungen beauftragt. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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>)?

Zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und zur Verbesserung des Angebots im Personen- und Güterverkehr wurde das „Abkommen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Infrastruktur der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin – Warschau (Warszawa) (C-E 20) sowie Dresden – Breslau (Wroclaw) (E 30/C-E 30)“ geschlossen.

Die damit verbundenen Maßnahmen auf deutscher Seite betreffen den Ausbau Berlin – Frankfurt (Oder), die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau Hoyerswerda – Grenze D/PL und die Elektrifizierung Dresden-Neustadt – Görlitz – Grenze D/PL.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5499 –**

Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen

Vorbemerkung der Fragesteller

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=https%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>).

1. Sieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG in einem Wettbewerb zu anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)?

Die DB Netz AG steht auf einigen für den Betrieb der Schieneninfrastruktur vor- bzw. nachgelagerten Märkten im Wettbewerb, z. B. im Hinblick auf Dienstleistungen oder Technik bzw. ausgebildetes Personal für den Betrieb von Infrastrukturen.

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?

Die Fragen 3, 5 und 6 werden vollständig beantwortet. Die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthaltenden Antworten zu den Fragen 4a bis 4d werden bei der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.

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

Im Folgenden werden die Verspätungsminuten auf dem Streckennetz der DB Netz AG gemäß RiL 420.9001 (Kodierung Zusatzverspätungen) angegeben. Eine vollumfängliche Statistik über ausgefallene Züge führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) nicht, da nicht alle Fälle durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der DB AG mitgeteilt werden. Die folgenden Zahlen stammen aus den Systemen der DB AG und bilden den dort vorliegenden Datenbestand der Verspätungsminuten ab.

- a) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
26.252	25.569	28.513	28.006	28.115	32.741	30.856	26.752	32.213	39.772

- b) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
6.918	6.209	7.108	6.151	6.488	6.992	7.156	5.827	7.458	10.005

- c) im Schienengüterverkehr (SGV)
(bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
89.589	87.303	93.668	86.110	100.105	102.315	94.095	79.946	100.689	114.577

4. Wie viele Verspätungsminuten und Zugausfälle begründeten sich nach Kenntnis der Bundesregierung von 2013 bis 2022 jährlich
- aufgrund fehlenden Stellwerkpersonals,
 - 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),

Die erbetenen Informationen zu den Zugausfällen der Fragen 4a bis 4d sind geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG. Die Offenlegung der detaillierten Informationen, könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB AG und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes deutlich beeinträchtigen.

Die Offenlegung der Informationen würde es einerseits konkurrierenden Mobilitätsanbietern und Infrastrukturanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb zum Nachteil der DB AG auszurichten. Sie erhalten dadurch Transparenz über interne Strukturen und Personalstände der DB Netz AG, die wertvoll sind, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung sowie Personalausstattung so zu konzipieren, so dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Die DB Netz AG hätte diese Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen sind die Informationen der Antworten zu den Fragen 4a bis 4d als „Vertraulich – Amtlich geheimgehalten“ eingestuft und wurden in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

Die folgenden Zahlen stammen aus den Systemen der DB AG und bilden den dort vorliegenden und erfassten Datenbestand der Verspätungsminuten ab. Eine vollumfängliche Statistik über Verspätungsminuten führt die DB AG nicht, da nicht alle Fälle durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG mitgeteilt werden.

- e) durch witterungsbedingte Einflüsse,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.187	668	859	513	958	956	574	524	1.238	880

- f) aufgrund technisch bedingter Stellwerksstörungen,
- g) aufgrund weiterer technischer Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik,

Die Fragen 4f und 4g werden gemeinsam beantwortet.

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2.288	2.225	2.603	2.526	2.448	2.722	2.509	2.052	2.670	2.836

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

h) aufgrund von Oberleitungsstörungen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
120	128	190	165	117	86	118	131	145	181

i) aufgrund von Schäden an der Fahrbahn (inklusive nicht im Fahrplan berücksichtigter Langsamfahrstellen),

Fahrbahn

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
902	761	839	761	703	913	976	1.085	1.505	2.394

Langsamfahrstellen

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
370	198	146	124	97	185	239	191	95	562

j) durch nicht im Fahrplan berücksichtigte (also i. d. R. kurzfristige) Baustellen,

Bauarbeiten/Arbeiten

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5.212	5.321	5.788	5.293	4.847	4.094	4.432	4.543	6.244	6.700

Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten/Arbeiten

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
351	422	496	493	473	479	527	589	732	910

k) durch sonstige Mängel im Bereich der Eisenbahninfrastruktur,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
846	821	952	1.009	969	1.043	956	874	1.175	1.311

l) durch Personen im Gleis,

Wird zusammen mit der Antwort zu Frage 4n beantwortet.

m) aufgrund von behördlichen Anordnungen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
703	639	829	811	867	863	922	1.059	1.168	1.509

n) durch Fremdeinwirkung,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.005	1.073	1.354	1.241	1.426	1.480	1.424	1.344	1.678	2.220

o) aufgrund gefährlicher Ereignisse,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.791	1.619	1.858	1.768	1.968	1.713	1.695	1.585	1.889	2.362

p) durch Störungen an den betroffenen Zügen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2.926	2.815	2.978	2.993	3.232	3.493	3.677	3.080	3.699	3.945

q) durch Störungen an anderen, beispielsweise vorausfahrenden, Zügen,

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
26.354	25.985	28.962	29.116	31.979	32.056	32.784	29.166	39.845	49.037

r) durch die verspätete Bereitstellung von Zügen?

Alle EVU – in 1000 Vmin,

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
38.255	39.953	49.764	45.365	51.952	57.560	51.157	40.834	42.807	48.883

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind die Daten für die Personalbedarfe für die in Frage 5a relevanten Berufsgruppen erst ab 2018 verfügbar.

Personalbedarf (VzP)*					
	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	18.100	18.200	18.300	18.600	18.700
Zugbegleitdienst	10.500	10.700	11.300	11.500	11.500
Instandhaltung			39.800	40.700	42.100
Mitarbeitende für Bauprojekte			10.600	11.300	13.000
Betrieb (Netz)			16.500	16.600	16.700
* Planbedarf für 2018/2019 nur für Lokführer:innen und Zugbegleitdienst definitionsgleich vorliegend „Mitarbeitende Bauprojekte“ in 2020 inkl. Ergänzung Systemwerte DB Station&Service AG					

Bei den aufgeführten Personalbedarfen handelt es sich um die zur Jahresplanung geplanten Personalbedarfe – gegebenenfalls punktuell im Jahresverlauf kurzfristig entstehende dispositive Zusatzbedarfe bzw. Effekte aus Leistungsveränderungen sind hierin nicht enthalten.

Für die Personalbestände für die in Frage 5b relevanten Berufsgruppen liegen der DB AG Daten ab 2017 vor.

Personalbestand (VzP)*						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	18.100	18.100	18.400	18.900	18.900	18.600
Zugbegleitdienst	10.800	10.900	11.200	11.600	11.300	11.600
Instandhaltung	36.500	37.700	38.900	40.100	40.300	40.500
Mitarbeitende für Bauprojekte	8.500	9.400	10.200	11.000	12.000	13.100
Betrieb (Netz)				16.700	16.400	16.300
* inkl. Zeitarbeitnehmende, Bestand für „Betrieb (Netz)“ erst ab 2020 definitionsgleich vorliegend						

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)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Anzahl der Arbeitsmehrleistungsstunden, die aufgrund punktueller Unterdeckung des Personalbedarfs im Personalbestand entstanden sein könnten, nicht dezidiert ermittelt. Für den Aufbau von Arbeitsmehrleistungen können verschiedene Gründe ursächlich sein. Aufgeführt werden daher die „Gesamtbestände“ der Arbeitsmehrleistungen aus den Systemen der DB AG.

Arbeitsmehrleistungen (Tsd. Std.)*						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lokführerinnen und Lokführer	1.360	1.610	1.400	1.360	1.370	1.370
Zugbegleitdienst	300	440	390	290	280	380
Instandhaltung	1.350	1.430	1.740	1.800	1.710	1.650
Mitarbeitende für Bauprojekte	150	170	180	200	210	220
Betrieb (Netz)				780	760	850
* nur Mitarbeitende die Arbeitsmehrleistungen haben ohne Zeitarbeitnehmende Werte für „Betrieb (Netz)“ erst ab 2020 definitionsgleich vorliegend						

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5924 –**

Einbindung des Flughafens München in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG

1. Hält die Bundesregierung die Verbesserung der luftverkehrsrelevanten Bahninfrastruktur, insbesondere die Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), an den bedeutendsten internationalen Flughäfen in Deutschland im Grundsatz für erstrebenswert?

Die Bundesregierung verfolgt die Ziele der Förderung von Schienenanbindungen an Luftdrehkreuzen und die Verringerung von Kurzstreckenflügen durch bessere Bahnverbindungen. Auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält das Ziel der Verbesserung von Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen, z. B. Flughäfen.

2. Welche internationalen Flughäfen in Deutschland verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über
 - a) einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV; S-Bahnen, Regionalbahnlinien),
 - b) einen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr,
 - c) sowohl über einen SPNV- als auch einen SPFV-Anschluss?

Folgende deutsche Flughäfen sind an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) angeschlossen.

Land	Flughafen	Nahverkehr	Fernverkehr
Baden-Württemberg	Stuttgart*	X	
	Friedrichshafen	X	
Bayern	München	X	
	Nürnberg	X (U-Bahn)	
Brandenburg	Berlin-Brandenburg	X	X

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 21. März 2023 übermittelt.

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

Land	Flughafen	Nahverkehr	Fernverkehr
Hamburg	Hamburg	X	
Hessen	Frankfurt	X	X
Niedersachsen	Hannover	X	
Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf	X	X
	Köln/Bonn	X	X
Sachsen	Dresden	X	
	Leipzig/Halle	X	X
Schleswig-Holstein	Lübeck	X	

* Anbindung an Fern- und Regionalbahn im Rahmen von Stuttgart 21 voraussichtlich mit Fahrplanwechsel Dezember 2025

3. Hält die Bundesregierung eine Einbindung des Flughafens München Franz-Josef-Strauß (MUC) in das deutsche Schienenhochgeschwindigkeitsnetz für sinnvoll, um auch die Voraussetzungen für eine Anbindung von MUC in das ICE-Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) oder Netze anderer Bahngesellschaften (z. B. Österreichische Bundesbahnen [ÖBB], Schweizerische Bundesbahnen [SBB], Trenitalia o. a.) zu ermöglichen?
9. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen München Hbf. und einem neu zu errichtenden MUC-Fernbahnhof in etwa erzielt werden könnten bei abschnittsweiser Ertüchtigung der Strecke 5500 (München – Regensburg)?
10. Gibt es bereits eine Abschätzung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses einer derartigen Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr inklusive Fernbahnhof in MUC?

Die Fragen 3, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits mit der im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthaltenen Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing schafft der Bund wichtige Voraussetzungen zur besseren Schienenanbindung des Flughafens München an den überregionalen Verkehr. Auch mit den bereits bestehenden Planungen zum Deutschlandtakt verbessern sich die überregionalen Schienenanbindungen deutscher Flughäfen. So sinken Reisezeiten durch eine bessere Verknüpfung der Nah- und Fernverkehrszüge in den Taktknoten. Weiterhin unterstellt der Zielfahrplan einen beschleunigten Halbstundentakt auf den Hauptachsen im Fernverkehr, sodass mehr Verbindungen zwischen den Metropolregionen möglich werden. Im Zielfahrplan Deutschlandtakt ist der Flughafen München mit zusätzlichen Angeboten und Expressverbindungen des Regional- und S-Bahnverkehrs weit besser als bisher an München Hbf und somit an das überregionale Fernverkehrsnetz angebunden.

Die bisherigen Planungen zum Deutschlandtakt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 sahen für den Flughafen München aufgrund geringer Nachfrage bei gleichzeitig hoher Auslastung der Zufahrtsstrecken keine Fernverkehrszüge vor. Im Rahmen der laufenden Arbeiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt können neue Konzepte zur schienenseitigen Anbindung von Flughäfen hinsichtlich einer Integration in den Zielfahrplan Deutschlandtakt geprüft werden. Dies trifft auch für eine Fernbahnanbindung des Flughafens München zu.

4. War die Bundesregierung in die Erstellung eines ihr bekannten Konzepts (vgl. Deutscher Bundestag, Ausschussdrucksache 20(15)141) der Bayerischen Staatsregierung zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens München (präsentiert im Ausschuss für Wohnen, Bauen und Verkehr des Bayerischen Landtags am 29. November 2022) eingebunden, oder handelt es sich bei dem dargelegten „Vier-Stufen-Konzept“ um ein ohne inhaltliche Zustimmung der Bundesregierung entwickeltes Konzept?

Der Freistaat Bayern hat dem BMDV ein mehrstufiges Konzept zur künftigen Anbindung des Flughafens übermittelt. An der Erstellung des Konzeptes war das BMDV nicht beteiligt.

5. Wie steht die Bundesregierung zu den unter Stufe 4 des in Frage 4 genannten Konzepts vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zu
 - a) einer HGV-Neubaustrecke (HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr) Ingolstadt – MUC via Neufahrn,
 - b) einem neuen Fernverkehrsbahnhof am Flughafen MUC?

Der Freistaat Bayern, der Flughafen München GmbH und die DB AG haben das Konzept gemeinsam erarbeitet. Dieses sieht in Stufe IV (langfristige Perspektive) eine Neubaustrecke von Ingolstadt nach München über den Flughafen München vor.

Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt vor dem Hintergrund der noch zu erarbeitenden Verkehrsprognose 2040 kann das neue Konzept zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens München hinsichtlich einer Integration in den Zielfahrplan Deutschlandtakt geprüft werden. Sollte dafür zusätzliche Infrastruktur erforderlich sein, wäre diese im Rahmen der Aufstellung des kommenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans zu bewerten.

6. Findet im Vorfeld der bevorstehenden Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsprognose 2040 ein enger Austausch mit der Flughafen München GmbH zu einer künftigen direkten Anbindung des Flughafens München an den Fernverkehr statt, und liegt der Bundesregierung bereits ein wirtschaftlich sinnvolles Angebots- und Infrastrukturkonzept zur Fernverkehrsanbindung des Flughafens vor?

Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt werden alle Beteiligten eingebunden.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Könnte eine parallel zur Autobahn 9 (A 9) und A 92 zu errichtende, etwa 75 km lange Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke Ingolstadt – MUC aus raumordnerischer Sicht in den Augen der Bundesregierung eine Vorzugsvariante sein?

Bevor eine raumordnerische Eignung im weiteren Planungsverfahren geprüft werden kann, ist der Infrastrukturbedarf für eine solche Infrastruktur zu klären.

8. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen Nürnberg Hbf. und einem MUC-Fernbahnhof bei Realisierung der genannten Vorhaben in etwa erzielt werden könnten?

Das Vier-Stufen-Konzept benennt ein Fahrzeitbeschleunigungspotenzial im Schienenpersonenfernverkehr zwischen München – Nürnberg von maximal 15 Minuten ohne Halt. Eine Überprüfung der Angaben durch das BMDV kann erst im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans erfolgen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5775 –**

Verzögerungen beim Ausbauprojekt Zweite Stammstrecke München

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Tochterunternehmen der Deutschen Bahn (DB), 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 (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)-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-berner-reiter-kosten-reiter-1.5612194>). Diese Erkenntnisse wurden von einer vom bayerischen Verkehrsministerium eingesetzten Monitoringgruppe 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 Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in der bayerischen Staatskanzlei konnte aufgrund terminlicher Unpässlichkeiten des Bundesministers nicht stattfinden (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/3139).

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 Ver-

kehrministerin 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 Kerstin 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.

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 der Fragesteller)?
2. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung veranlasst, dass der für Oktober 2020 anberaumte „Krisengipfel“ abgesagt wurde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Welche Maßnahmen veranlasste nach Kenntnis der Bundesregierung der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer infolge der Zusendung des in Rede stehenden Dokuments der DB AG durch die damalige bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
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 der Fragesteller, 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 der Fragesteller)?
6. Gab es im Oktober 2020 Bemühungen seitens des damaligen Bundesverkehrsministers, einen zeitnahen Gesprächstermin doch noch zustande zu bringen, und wenn ja, weshalb führten diese nicht zu einem Erfolg, und wenn nein, weshalb gab es keine solchen Bemühungen?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitglieder der Bundesregierung pflegen im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren aller gesellschaftlichen Gruppen. Unter diesen regelmäßigen Austausch fallen Gespräche und auch Kommunikation in anderen Formen (schriftlich, elektronisch, telefonisch). Es ist weder rechtlich geboten, noch im Sinne einer effizienten und ressourcenschonenden öffentlichen Verwaltung leistbar, entsprechende Informationen und Daten (z. B. sämtliche Veranstaltungen, Sitzungen und Termine nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern) vollständig zu erfassen oder entsprechende Dokumentationen darüber zu erstellen oder zu pflegen.

Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche oder deren Ergebnisse – einschließlich Telefonate und elektronischer Kommunikation – besteht nicht. Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen wurden keine Termine, Gespräche oder Kontakte entsprechend der Fragestellungen gefunden.

7. Würden nach Einschätzung der Bundesregierung die bekannt gewordenen Kostensteigerungen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) dazu führen, dass der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes erneut zu erbringen ist?
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?

Die Fragen 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am Anfang des Jahres 2022 wurde im Auftrag des Freistaates Bayern mit der Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß der Verfahrensanleitung Version 2016+ zum Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit begonnen.

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?

Sofern der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit eines Vorhabens nicht mehr gegeben ist, sind gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereits ausgezahlte Bundesfinanzhilfen an den Bund zurück zu erstatten.

9. Wer trägt das Finanzierungsrisiko für weitere Kostensteigerungen: der Bund, der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München oder die DB AG?

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat gegenüber der DB Netz AG erklärt, die Komplementärfinanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke München sicherzustellen.

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?

Seit 1. Juni 2022 sind beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nachfolgend aufgeführte, neue Planfeststellungsanträge im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke München eingegangen:

Planfeststellungsabschnitt 1 Laim – Karlsplatz:

(Planfeststellungsbeschluss vom 9. Juni 2015)

- 23. Planänderung (Verlegung Lüftungsbauwerk): Antrag vom 2. Februar 2023,
- 25. Planänderung (Temporäre Einleitung von Grundwasser ins Kanalnetz im Bereich Hauptbahnhof): Antrag vom 23. Januar 2023, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 7. Februar 2023.

Planfeststellungsabschnitt 2 Karlsplatz – westliches Isarufer:

(Planfeststellungsbeschluss vom 24. August 2009)

- 9. Planänderung (Anpassung Wasserrecht Marienhof): Antrag vom 1. August 2022, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 25. Oktober 2022.

Planfeststellungsabschnitt 3 neu westliches Isarufer – Leuchtenbergring:

(Planfeststellungsbeschluss vom 25. April 2016)

- 3. Planänderung (Verlegung Fernwärmeleitung Maximiliansanlagen): Antrag vom 13. Juli 2022, Planfeststellungsbeschluss ergangen am 24. Januar 2023,
- 4. Planänderung (Verlegung eines Kanals der Münchener Stadtentwässerung): Antrag vom 10. Oktober 2022.

Elektronisches Stellwerk ESTW-Ost:

(Plangenehmigung vom 18. Mai 2021)

- 1. Planänderung (verschiedene Änderungen): Antrag vom 3. Februar 2023.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, René Bochmann, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5951 –**

Schutz von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 9. Mai 2016 luden die Hilfs- und Menschenrechtsorganisationen AVC („Aktion für verfolgte Christen und Notleidende“, Nidda), IGFM (Internationale Gesellschaft für Menschenrechte“, Frankfurt am Main), Kirche in Not (München), Open Doors e. V. (Kelkheim) sowie der ZOCD („Zentralrat Orientalischer Christen in Deutschland“, München) zu einer Pressekonferenz nach Berlin ein. Die beteiligten Organisationen hatten sich zusammengeschlossen, um auf die Häufung von Übergriffen gegen Christen und andere religiöse Minderheiten in deutschen Flüchtlingsunterkünften aufmerksam zu machen und wirksame Schutzmaßnahmen für sie einzufordern. Es wurde das Ergebnis einer Erhebung unter christlichen Flüchtlingen vorgelegt, die Open Doors im Vorfeld durchgeführt hatte. Darin berichten 231 Betroffene von massiver Diskriminierung bis hin zu Morddrohungen und gewaltsamen Übergriffen, die Flüchtlinge in Deutschland aufgrund ihres christlichen Glaubens erleiden (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 5).

Diese Datenerhebung wurde von Open Doors e. V., dem AVC, der EMG (Europäische Missionsgemeinschaft e. V.) und dem ZOCD weitergeführt (ebd., S. 5). Die dokumentierten Fälle belegen nach Aussage der erwähnten Akteure die nach wie vor untragbare Situation christlicher Flüchtlinge, die in den deutschen Asylunterkünften als Minderheit von anderen Flüchtlingen und zum Teil auch von Angestellten (Wachschutz, Dolmetscher, Helfer) aufgrund ihrer Religion diskriminiert, geschlagen oder sogar mit dem Tode bedroht werden (ebd.).

Aus der Erhebung geht anhand 512 weiterer von Mai bis September 2016 dokumentierter Fälle hervor, dass religiös motivierte Übergriffe in Asyleinrichtungen bundesweit gehäuft auftreten (ebd.). Damit haben, so Open Doors, mittlerweile 743 christliche Flüchtlinge von religiös motivierten Übergriffen berichtet (ebd.). Die meisten dieser christlichen Flüchtlinge sind aus dem Iran, aus Syrien und Afghanistan geflohen. Die häufigsten Übergriffe fanden in den Bundesländern Berlin, Hessen und Nordrhein-Westfalen statt (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 23 f.). Es kam demnach zu sexuellen Übergriffen, Körperverletzungen und Todesdrohungen. Es ist nach Einschät-

zung von Open Doors e. V. von einer hohen Dunkelziffer weiterer, nicht dokumentierter Fälle auszugehen (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 25).

Der damalige Bundesminister des Innern Thomas de Maizière stellte im Rahmen des „Zukunftskongresses Integration und Migration“ am 20. September 2016 bei einem Rückblick auf die Ereignisse der vergangenen Monate fest: „Wir haben die Bedeutung von Religion unterschätzt“ (www.bundesregierung.de/breg-de/service/archiv/alt-inhalte/de-maizi%C3%A8re-gegen-hysterisierung-der-sprache--472806).

1. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Erhebungen von Open Doors e. V. bekannt, und wenn ja, seit wann?

Die Bundesregierung hat den Bericht von Open Doors Deutschland e. V. sowie die Diskussion über die dem Bericht zugrundeliegende Methodik und die Belastbarkeit der Angaben auch seitens der Kirchen im Herbst 2016 zur Kenntnis genommen.

2. Hat die Bundesregierung bzw. haben die Bundesministerien eine Datenerhebung hinsichtlich religiös motivierter Übergriffe von Asylbewerbern gegen Asylbewerber christlichen Glaubens in Asyleinrichtungen, Erstaufnahmeeinrichtungen bzw. in Sammelunterkünften seit 2016, also nach Bekanntwerden des Berichts von Open Doors und in Bezug auf die zuvor genannte Äußerung des ehemaligen Bundesinnenministers Thomas de Maizière, veranlasst, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen hierzu vor, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des Kriminalpolizeilichen Meldedienstes in Fällen Politisch motivierter Kriminalität (KPMD-PMK) werden Tatorte nicht in Kategorien wie Asyleinrichtungen, Erstaufnahmeeinrichtungen oder Sammelunterkünfte erfasst.

Um der Fragestellung näherungsweise gerecht zu werden, werden die Fälle mit Nennung des Unterthemenfeldes „Christenfeindlich“ ohne den Tatort dargestellt.

Im Rahmen des KPMD-PMK werden politisch motivierte Straftaten durch die zuständigen Landeskriminalämter an das Bundeskriminalamt (BKA) übermittelt und in einer zentralen Fallzahlendatei erfasst. Ausgehend von den Motiven zur Tatbegehung und den Tatumständen werden politisch motivierte Taten durch die tangierten Länder sogenannten „Themenfeldern“ (u. a. dem Unterthemenfeld „Christenfeindlich“ im Oberthemenfeld „Hasskriminalität“) zugeordnet, sowie die erkennbaren ideologischen Hintergründe und Ursachen der Tatbegehung in einem staatschutzrelevanten „Phänomenbereich“ abgebildet. Ist der Sachverhalt nicht unter einen der Phänomenbereiche PMK -links-, PMK -rechts-, PMK -ausländische Ideologie- oder PMK -religiöse Ideologie- subsumierbar, ist der Phänomenbereich PMK -sonstige Zuordnung- (bis zum 31. Dezember 2022 bezogen auf die Tatzeit: PMK -nicht zuzuordnen-) zu wählen.

Darüber hinaus wird das Objekt (Ort, Sache, Institution, Veranstaltung oder Person), welches aufgrund der festgestellten oder sich aus dem Phänomenbereich und ggf. Themenfeld ergebenden Motivation heraus direkt und/oder inhaltlich angegriffen wurde, als Angriffsziel genannt (z. B. Unterangriffsziel „Asylbewerber/Flüchtling“ zum Oberangriffsziel „Person“).

Das Unterthemenfeld „Christenfeindlich“ wurde zum 1. Januar 2017 (bezogen auf die Tatzeit) eingeführt. Abfragen für das Jahr 2016 sind daher nicht möglich.

Für die Jahre 2017 und 2018 galt das Unterthemenfeld „gegen Asylbewerber/Flüchtlinge“. Für diesen Zeitraum wurde ein Delikt an das BKA gemeldet. Ab dem 1. Januar 2019 wurden bundesweit abgestimmte Angriffsziele eingeführt. Seither gilt das Unterangriffsziel „Asylbewerber/Flüchtlinge“, für welches im Zeitraum 1. Januar 2019 bis zum Abfragedatum 13. März 2023 zehn Fälle registriert sind.

Die Abfrage umfasst Fälle der politisch motivierten Kriminalität, bei denen mindestens ein ermittelter Tatverdächtiger mit dem Wert „Asylbewerber/Flüchtling“ benannt ist.

3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der religiös motivierten Straftaten gegen Menschen christlichen Glaubens in Deutschland seit 2016 (bitte nach Bundesland, Jahr, Straftat und Geschlecht und Herkunftsland des Täters aufschlüsseln)?

Eine Auskunft nach der Religionszugehörigkeit bzw. dem Herkunftsland von Tatverdächtigen ist aus dem KPMD-PMK nicht möglich, da diese Parameter in der Fallzahlenanwendung des BKA nicht erfasst werden. Hilfsweise wird auch hier auf die Fälle mit Nennung des Unterthemenfeldes „Christenfeindlich“ abgestellt. Die Straftaten und Tatverdächtigen werden nach Jahren geordnet in der Anlage* dargestellt.

4. Wenn die in Frage 3 erfragten Daten nicht erfasst werden, ist geplant, eine solche Erfassung einzuführen, und wenn nein, warum nicht?

In der Fallzahlenanwendung des BKA werden keine Informationen zur Herkunft bzw. zur Religionszugehörigkeit von Tatverdächtigen erfasst. Es erfolgt die Abbildung der Nationalität der Person. Ein kriminalfachlicher Bedarf zur Abbildung der vorgenannten Parameter besteht derzeit nicht.

5. Hat die Bundesregierung Schutzmaßnahmen ergriffen, um Asylbewerber christlichen Glaubens vor religiös motivierten Übergriffen bzw. Straftaten anderer Asylbewerber, insbesondere in Asylunterkünften, zu schützen, und wenn ja, welche?

Die Unterbringung von Asylsuchenden liegt gemäß § 44 des Asylgesetzes (AsylG) in der Zuständigkeit der Länder. Hierzu gehören auch die Erfassung der Religionszugehörigkeit, Bewertung der Sicherheitslage, Umsetzung von Schutzmaßnahmen und die weiteren im Zusammenhang mit der Unterbringung stehenden Fragen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheitslage von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Asyleinrichtungen, Erstaufnahmeeinrichtungen bzw. in Sammelunterkünften?

In Bezug auf die bundesweite allgemeine Gefährdungslage steht die Bundesrepublik Deutschland unverändert im unmittelbaren Zielspektrum unterschiedlicher jihadistischer Organisationen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/6224 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Somit besteht eine anhaltend hohe abstrakte Gefahr jihadistisch motivierter Gewalttaten. Hierunter fallen grundsätzlich auch Personen christlichen Glaubens, insbesondere, weil im Sprachgebrauch militanter Islamisten der Begriff „Christen“ mit der Bevölkerung westlicher Staaten gleichgesetzt wird.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheitslage für Personen in Deutschland, die vom Islam zum Christentum konvertiert sind, und welche Maßnahmen wurden bzw. werden ergriffen, um diese Personen zu schützen?

Die Abkehr vom islamischen Glauben könnte aus Sicht militanter Islamisten einen Umstand darstellen, der gewalttätiges Handeln legitimiert. Konkrete Fälle sind der Bundesregierung nicht bekannt.

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell der Anteil von Asylbewerbern christlichen Glaubens im Verhältnis zu Asylbewerbern anderer Religionsbekenntnisse in Asylunterkünften bundesweit (bitte nach Bundesländern, Anteil von Asylbewerbern christlichen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern muslimischen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern jüdischen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern jesidischen Glaubens und Sonstigen, Art der Asylunterkunft – Erstaufnahmeeinrichtung, Sammelunterkunft etc. – aufschlüsseln)?
9. Wenn die in Frage 8 erfragten Daten nicht erfasst werden, ist geplant, eine solche Erfassung einzuführen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit von Flüchtlingen aus der Ukraine, die christlichen oder jüdischen Glaubens sind und in Asylunterkünften untergebracht sind?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

11. Welche Maßnahmen wurden bzw. werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Asylunterkünften ergriffen, um zu gewährleisten, dass es nicht zu Übergriffen anderer Asylbewerber bzw. des Personals gegen Asylbewerber christlichen Glaubens kommt?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Verunglimpfung des Staates	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diebstahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Hausfriedensbruch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Verstoß gg. VereinsG	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Gefangenenbefreiung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatsgefährdende Gewalttat	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Landesverrat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kriminelle Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausländische terroristische Vereinigung	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Übrige Delikte	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Summe Andere Straftaten	1	4	4	4	0	0	0	0	4	3	1	1	0	1	1	0	24

Tatverdächtige:

Land Kürzel	Gesamt	männlich	weiblich	divers
BB	17	14	3	0
BE	8	8	0	0
BW	5	5	0	0
BY	5	5	0	0
HB	0	0	0	0
HE	2	2	0	0
HH	4	4	0	0
MV	1	1	0	0
NI	4	4	0	0
NW	8	7	1	0
RP	0	0	0	0
SH	2	2	0	0
SL	0	0	0	0
SN	3	3	0	0
ST	6	6	0	0
TH	6	6	0	0
Gesamtsumme	71	67	4	0

Kriminelle Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausländische terroristische Vereinigung	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Übrige Delikte	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Summe Andere Straftaten	1	2	2	1	0	0	4	0	2	1	0	0	0	0	0	0	13

Tatverdächtige:

Land Kürzel	Gesamt	männlich	weiblich	divers
BB	4	4	0	0
BE	6	6	0	0
BW	8	6	2	0
BY	6	6	0	0
HB	0	0	0	0
HE	0	0	0	0
HH	5	5	0	0
MV	0	0	0	0
NI	1	1	0	0
NW	1	1	0	0
RP	0	0	0	0

SH	1	1	0	0
SL	0	0	0	0
SN	0	0	0	0
ST	1	1	0	0
TH	0	0	0	0
Gesamtsumme	33	31	2	0

Tatzeit 2019, Phänomenbereich Religiöse Ideologie, Unterthemenfeld Christenfeindlich, Stichtag 31. Januar 2020

	BB	BE	BW	BY	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SH	SL	SN	ST	TH	Summe
Tötungsdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Tötungsdelikte vollendet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tötungsdelikte Versuch	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Körperverletzungen	1	3	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Brandstiftungen	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Sprengstoffdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landfriedensbruch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gefährlicher Eingriff	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Freiheitsberaubung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Raub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erpressung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

Verunglimpfung des Staates	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diebstahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hausfriedensbruch	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Verstoß gg. VereinsG	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Gefangenenbefreiung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatsgefährdende Gewalttat	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Landesverrat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kriminelle Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausländische terroristische Vereinigung	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Übrige Delikte	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
Summe Andere Straftaten	2	2	2	8	0	0	1	0	1	1	2	0	1	0	0	20

Tatverdächtige:

Land Kürzel	Gesamt	männlich	weiblich	divers
BB	3	3	0	0
BE	5	5	0	0
BW	2	2	0	0
BY	12	11	1	0

HB	0	0	0	0
HE	0	0	0	0
HH	0	0	0	0
MV	1	1	0	0
NI	2	2	0	0
NW	1	1	0	0
RP	2	2	0	0
SH	0	0	0	0
SL	1	1	0	0
SN	2	2	0	0
ST	0	0	0	0
TH	1	1	0	0
Gesamtsumme	32	31	1	0

Tatzeit 2020, Phänomenbereich Religiöse Ideologie, Unterthemenfeld Christenfeindlich, Stichtag 31. Januar 2021

	BB	BE	BW	BY	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SH	SL	SN	ST	TH	Summe
Tötungsdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tötungsdelikte vollendet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tötungsdelikte Versuch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Körperverletzungen	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7

Brandstiftungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sprengstoffdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landfriedensbruch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gefährlicher Eingriff	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Freiheitsberaubung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Raub	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Erpressung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Widerstandsdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sexualdelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Gewaltdelikte	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7
Sachbeschädigungen	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	5
Nötigung/Bedrohung	3	4	0	1	0	1	0	1	2	5	1	0	1	0	0	0	19
Propagandadelikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Störung der Totenruhe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Volksverhetzung	1	1	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
Verstoß gg. VersG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verstoß gg. WaffG	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Andere Straftaten	1	2	2	0	0	0	1	0	1	2	1	1	0	1	0	1	13
Gesamtsumme	5	9	4	7	0	2	2	1	4	8	2	1	1	4	0	1	51

Andere Straftaten:

	BB	BE	BW	BY	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SH	SL	SN	ST	TH	Summe
Öffentlicher Aufruf zu Straftaten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Androhung von Straftaten	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Beleidigung	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	5
Verhetzende	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verunglimpfung des Staates	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diebstahl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hausfriedensbruch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verstoß gg. VereinsG	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Gefangenenbefreiung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatsgefährdende Gewalttat	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Landesverrat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kriminelle Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausländische terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige Delikte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe Andere Straftaten	1	2	2	0	0	0	1	0	1	2	1	1	0	1	0	1	13

Tatverdächtige:

Land Kürzel	Gesamt	männlich	weiblich	divers
BB	2	2	0	0
BE	3	3	0	0
BW	3	3	0	0
BY	4	4	0	0
HB	0	0	0	0
HE	0	0	0	0
HH	1	1	0	0
MV	0	0	0	0
NI	7	7	0	0
NW	4	4	0	0
RP	1	1	0	0
SH	0	0	0	0
SL	0	0	0	0
SN	3	3	0	0
ST	0	0	0	0
TH	1	1	0	0
Gesamtsumme	29	29	0	0

Kriminelle Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Terroristische Vereinigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausländische terroristische Vereinig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige Delikte	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	
Summe Andere Straftaten	0	2	4	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	2	0	14

Tatverdächtige:

Land Kürzel	Gesamt	männlich	weiblich	divers
BB	0	0	0	0
BE	2	2	0	0
BW	2	2	0	0
BY	6	6	0	0
HB	0	0	0	0
HE	1	1	0	0
HH	2	1	1	0
MV	0	0	0	0
NI	1	1	0	0
NW	2	2	0	0
RP	3	2	1	0

SH	0	0	0	0
SL	1	1	0	0
SN	3	3	0	0
ST	3	3	0	0
TH	2	2	0	0
Gesamtsumme	28	26	2	0

Die Jahresfallzahlen 2022 sind Gegenstand eines Abgleichs zwischen Bund und Ländern und werden im Frühjahr 2023 veröffentlicht, daher können die Tabellen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht veröffentlicht werden. Es wurden nach vorläufigen Zahlen 43 Straftaten im Phänomenbereich „Religiöse Ideologie“ im Unterthemenfeld „Christenfeindlich“ gemeldet, davon sieben Gewaltdelikte. Für das Jahr 2023 wurde dem BKA bisher eine Straftat genannt. Es handelt sich dabei um vorläufige Zahlen, die aufgrund von Nach- und Änderungsmeldungen noch teilweise deutlichen Änderungen unterworfen sein können.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5959 –**

Bauten- und Realisierungsstand der Bundesstraßen 6n, 87, 87n, 187 und 184

Vorbemerkung der Fragesteller

Bundesstraßen sind ein notwendiger Bestandteil der Infrastruktur. Besonders Neubauten dauern jedoch mitunter sehr lange. Die Bundesstraße (B) 6n ist in einer Vorüberlegung, weiter vom Kreuz Wolfen nach Bad Dübener Heide gebaut zu werden. Die Strecke von Köthen bis zum Kreuz Wolfen soll im Jahr 2026 übergeben werden (www.wikiwand.com/de/Bundesstra%C3%9Fe_6n). Die B 87 soll im Abschnitt zwischen Eilenburg und westlich Torgau dreispurig gebaut und östlich vom Mockrehna in die B 87n integriert werden (buerbeteiligung.sachsen.de/portal/rpv-west-sachsen/beteiligung/themen/1020409/1031969). Die Planung der B 187, Nordumgehung der Lutherstadt Wittenberg, ist ein Neubauprojekt und im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingeordnet (lsbb.sachsen-anhalt.de/projekte/regionalbereich-ost/b-187-nordumgehung-wittenberg#c277827). Die B 184 als Ortsumgehung von Roßlau, laut „Mitteldeutsche Zeitung“ sollten die Planungen im Jahr 2020 beginnen (www.mz.de/lokal/dessau-rosslau/planungen-beginnen-2020-kunftige-ortsumfahrung-rosslau-ist-europaweit-ausgeschrieben-1600217), bildet eine wichtige Achse zwischen den Oberzentren Magdeburg und Dessau-Roßlau.

1. Befindet sich die weitere Trassenführung der B 6n vom Kreuz Wolfen nach Bad Dübener Heide nach Kenntnis der Bundesregierung bereits in der Planung, und wenn ja, wie soll diese Trassenführung genau verlaufen?
2. Wenn sich die weitere Trassenführung der B 6n vom Kreuz Wolfen nach Bad Dübener Heide noch nicht in der Planung befindet, wann sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Planungen beginnen?

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

Gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen besteht, über den in Planung befindlichen Neubau der B 6n östlich der Anschlussstelle Thurland (A 9) bis zur B 184 hinaus, kein Planungsrecht.

3. Warum wird die B 87 im Abschnitt zwischen Eilenburg und Torgau nach Auffassung der Bundesregierung nur dreispurig und nicht vierspurig gebaut (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen besteht, aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens für dieses B 87-Teilprojekt, weiterer Bedarf mit Planungsrecht für den dreistreifigen Neubau.

4. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Planungs- und Realisierungsstand der B 187 (Nordumgehung Lutherstadt Wittenberg), und wievielspurig soll diese gebaut werden?

Gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen besteht für die in der technischen Entwurfsplanung befindliche B 187, Nord-Ortsumgehung Wittenberg vordringlicher Bedarf mit dem Bauziel N2/3 (zwei- bzw. abschnittsweise dreistreifiger Querschnitt mit wechselseitigen Überholfahrstreifen).

5. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Planungs- und Realisierungsstand der B 184 als Ortsumgehung der Stadt Roßlau?

Gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen besteht für die in der technischen Entwurfsplanung befindliche B 184, Ortsumgehung Roßlau/Tornau vordringlicher Bedarf.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6153 –**

Fragen zum Sinken des Güterschiffes „Achim“ in einer Donauschleuse und zur Havarie am Eisernen Steg

Vorbemerkung der Fragesteller

Abschnitte von Main und Donau sowie der Main-Donau-Kanal sind Bundeswasserstraßen (www.stmb.bayern.de/vum/wasser/personenschiffahrt/bundeswasserstrassen/index.php#:~:text=Zu%20den%20Bundeswasserstra%C3%9Fen%20z%C3%A4hlen%20auch,Main%2DDonau%2DKanal%20Bundeswasserstra%C3%9Fen).

Das Güterschiff „Achim“ sank laut dem Sender „ntv“ am 10. März 2023 in einer Donauschleuse (www.n-tv.de/panorama/Gueterschiff-Achim-sinkt-in-Donauschleuse-article23976567.html). Das mit Erz beladene Schiff unter deutscher Flagge ist nach der Einfahrt in die Donauschleuse Geisling auseinandergebrochen und gesunken (ebd.). Dies geschah während der Schleusung. Kapitän und Steuermann, beide ungarische Staatsbürger, konnten sich schwimmend selbst retten (ebd.). Der 64-jährige Steuermann musste laut dem oben genannten Bericht ins Krankenhaus (Wasser in der Lunge), der 61-jährige Kapitän erlitt Unterkühlungen. Das Video im oben angegebenen Link zeigt, dass die „Achim“ tief abgeladen war, was aber nicht ungewöhnlich ist. Der Schaden ist enorm, weil einerseits das Wrack aus der Schleuse entfernt und außerdem die Schleuse gereinigt werden muss. Das Schiff hatte aber nicht die erste Havarie. Auch im Jahr 2017 war die „Achim“ auf der Donau bei Vilshofen auf Grund gelaufen (www.br.de/nachrichten/bayern/schiffshavarie-nichts-geht-mehr-auf-der-donau-bei-vilshofen,Qbzm6O1).

Bei einem weiteren Vorfall hat auf dem Main bei Frankfurt am Sonntag, den 12. März 2023, ein Flusskreuzfahrtschiff eine im Jahr 1868 erbaute Fußgängerbrücke, den Eisernen Steg, gerammt. Wie die Feuerwehr auf Twitter mitteilt, habe das Schiff „ungewollten Kontakt mit dem #EisernenSteg aufgenommen“ (www.t-online.de/region/frankfurt-am-main/id_100142826/kreuzfahrtschiff-kracht-gegen-beruehmten-eisernen-steg-schiff-beschaedigt.html).

1. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob der Kapitän und der Steuermann des genannten Güterschiffes inzwischen wieder genesen sind oder sich beide noch in ärztlicher Behandlung befinden, und wenn ja, welche Informationen sind dies, und in welcher Behandlung befinden sich die Genannten gegebenenfalls?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor. .

2. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Güterschiff „Achim“ letztmalig in einer Werft kontrolliert und oder repariert?

Die letzte Hellingnahme (Bodenuntersuchung) erfolgte im August 2021. Die letzte Untersuchung des Fahrzeugs wurde im Januar 2022 durchgeführt.

3. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Beladung und dem Auslaufen die Stabilität des Güterschiffes berechnet, und wenn ja, wie groß war die Strecke vom Massenschwerpunkt G bis zum Metazentrum M (metazentrische Höhe) GM?

Eine Stabilitätsberechnung nach der Beladung ist für die hier transportierte Güterart nicht erforderlich.

4. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob der Treibstoffverbrauch während der Fahrt des Güterschiffes durch Ballastwasser fachgerecht ausgeglichen wurde?
5. War das Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung homogen beladen, oder war die Ladung unterschiedlich geschüttet worden?
6. Wie groß waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Biege- und Torsionsmomente ($M_t = F \times r$) in Nm, die zum Zerschlagen des Schiffskörpers führten?
7. Trat beim Biegemoment nach Auffassung der Bundesregierung eine beidseitig gestützte Belastung mit Einzelkraft ($M_b = F \times L / 4$) oder mit verteilter Kraft ($M_b = F \times L / 8$) auf?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ermittlungen zum Unfallhergang sind noch nicht abgeschlossen.

8. Befand sich das Unterwasserschiff (der sich unter Wasser befindende Teil des Schiffes) nach Auffassung der Bundesregierung in einem verkehrssicher konservierten Zustand?
9. Waren Spanten und Außenhaut des Güterschiffes nach Kenntnis der Bundesregierung in einem verkehrssicheren Zustand oder bereits reparaturbedürftig?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Fahrzeug verfügte über eine gültige Fahrtauglichkeitsbescheinigung. Es obliegt dem Eigentümer, dem Ausrüster oder deren Bevollmächtigten, dass sich das Fahrzeug in einem ordnungsgemäßen und funktionstüchtigen Zustand befindet.

10. Welche Ursachen führten nach Kenntnis der Bundesregierung beim zweiten in der Vorbemerkung der Fragesteller beschriebenen Vorfall zum Schiffskontakt mit dem Eisernen Steg?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

11. Führt das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr, zusammen mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, inzwischen die laut Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 auf Bundestagsdrucksache 19/897 angekündigte bundesweite Schiffsunfalldatenbank, in der alle Unfälle auf Bundeswasserstraßen erfasst werden?

Die bundesweite Schiffsunfalldatenbank HAVARIS wird seit 1. Oktober 2022 im Pilotbetrieb geführt.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6424 –**

Sachstand zum muslimischen Leben in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) publiziert, dass die Islamkonferenz dazu beigetragen habe, dass Muslime heute selbstverständlicher Teil unserer Gesellschaft seien. Dies wird mit Hinweis auf die Einführung von islamischem Religionsunterricht an öffentlichen Schulen, die Etablierung islamischer Theologie an öffentlichen Universitäten, die Teilhabe von Muslimen in der Wohlfahrtspflege oder an gesellschaftlichen Debatten untermauert (www.bmi.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2022/05/werkstattgesprach.html, Zugriff 14. März 2023).

Die Deutsche Islamkonferenz (DIK) will die Teilhabe von Muslimen und muslimischen Gemeinden in Kommunen stärken. Diesem Ziel diene der von 2019 bis 2023 laufende Förderansatz „Moscheen für Integration“. Das Modellprojekt solle dem Erfahrungsaustausch dienen und Kreis- und Gemeindeverwaltungen ermöglichen, Wissen und Erfahrungen im Zusammenspiel mit Moscheegemeinden untereinander zu teilen, sich zu islambezogenen Fragestellungen zu informieren sowie gemeinsam neue Impulse zu setzen (www.deutsche-islam-konferenz.de/DE/DIK/Themenschwerpunkte/themenschwerpunkte_node.html, Zugriff 14. März 2023).

Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) gab 2020 eine Übersicht mit dem Titel „Muslimisches Leben in Deutschland“ heraus, die unter anderem die regionale Verteilung muslimischer Religionsangehöriger mit Migrationshintergrund aus einem muslimisch geprägten Herkunftsland nach Bundesland aufschlüsselt (www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Forschung/Forschungsberichte/Kurzberichte/fb38-muslimisches-leben-factsheet.pdf?__blob=publicationFile&v=10, Zugriff 14. März 2023).

1. Wie viele Moscheen, die unter der Führung der Türkisch-Islamischen Union der Anstalt für Religion e. V. (DITIB) (www.ditib.de/default.php?id=5&lang=de) stehen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland, und wie viele Muslime sind nach Kenntnis der Bundesregierung dort zugehörig?

2. Wie viele Moscheen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung unter der Führung der Verbände
 - a) Verband der Islamischen Kulturzentren (VIKZ),
 - b) İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği (IGMD),
 - c) Zentralrat der Musleme (ZMD) und
 - d) Alevitische Gemeinde Deutschland (türkisch: Almanya Alevi Birlikleri Federasyonu (AABF),und wie viele Mitglieder sind dort nach Kenntnis der Bundesregierung diesen jeweils zugehörig?

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

Gemäß des Grundgesetzes ordnet und verwaltet jede Religionsgesellschaft ihre Angelegenheiten selbständig innerhalb der Schranken des für alle geltenden Gesetzes. Religionsgemeinschaften verleihen ihre Ämter ohne Mitwirkung des Staates oder der bürgerlichen Gemeinde. Es gibt kein Erfordernis einer staatlichen Genehmigung, Erlaubnis oder Meldepflicht für einen religiösen Personenzusammenschluss. Insofern besteht auch kein allgemeines staatliches Register für religiöse Zusammenschlüsse oder im Speziellen für Moscheen.

Zudem liegen nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes die Verfahren für die Anerkennung von Religionsgemeinschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechts in der Zuständigkeit der Länder. Daten aus diesen Verfahren, wie gegebenenfalls Mitgliederzahlen, liegen der Bundesregierung nicht vor oder werden nicht vorgehalten.

Insofern wird auf die Selbstdarstellung der genannten Vereine unter www.ditib.de, www.vikz.de, www.zentralrat.de bzw. der genannten Körperschaft des öffentlichen Rechts unter www.alevi.com verwiesen.

Ergänzend wird auf die im Auftrag der Deutschen Islam Konferenz durchgeführten Studien „Muslimisches Leben in Deutschland 2020“ Abschnitt 4.4 „Islamische Verbände“ (im Folgenden MLD 2020; siehe: www.deutsche-islam-konferenz.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Publikationen/Studien/mlid-2020-lang.pdf?__blob=publicationFile&v=9, S. 101ff), sowie „Islamisches Gemeindeleben in Deutschland“, Exkurs: Muslime einschließlich Aleviten in Deutschland und ihre Organisationen (siehe: www.deutsche-islam-konferenz.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Ergebnisse-Empfehlungen/islamisches-gemeindeleben-in-deutschland-lang-dik.pdf?__blob=publicationFile&v=7, S. 24 ff.) verwiesen.

Zum Istanbuler Verein der Zollberater (IGMD) liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragstellungen vor (siehe Frage 2b).

3. Wie viele schiitische Moscheen sind der Bundesregierung bekannt, und wie viele Mitglieder sind dort nach Kenntnis der Bundesregierung zugehörig?

Die Islamische Gemeinschaft der schiitischen Gemeinden Deutschlands e. V. (IGS) ist der zahlenmäßig größte Zusammenschluss schiitischer Gemeinden in Deutschland. Auf die Selbstdarstellung der IGS unter igs-deutschland.org/ sowie auf den aktuellen Verfassungsschutzbericht des Bundes (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sicherheit/vsb-2021-gesamt.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 197) wird verwiesen.

Darüber hinaus existieren in Deutschland verbandsunabhängige schiitische Gemeinden sowie dem Zentralrat der Muslime in Deutschland (ZMD) (siehe Frage 2c) angehörige schiitische Gemeinden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

4. Wie viele Moscheen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und sind nach Kenntnis der Bundesregierung dabei auch sogenannte Hinterhofmoscheen erfasst?

Nach der im Auftrag der Deutschen Islam Konferenz erfolgten Studie „Islamisches Gemeindeleben in Deutschland“ (siehe Antwort zu den Fragen 1 und 2) gibt es in Deutschland (Stand: 2012) 2 342 islamische einschließlich alevitische Gemeinden mit Gebetsräumlichkeiten. Die Studie macht auch Angaben zur baulichen Ausstattung der Gemeinden. „Hinterhof“ gehört jedoch nicht zu den erfassten Kategorien.

5. Welche islamischen Organisationen mit Verbindungen nach Jordanien, Katar, Kuwait, und Saudi-Arabien sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktiv?

Die Bundesregierung erfasst systemisch keine Organisationen nach den Kategorien der Fragestellung.

6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Erfassung der Anzahl von Konvertiten und den Organisationen, denen diese beigetreten sind, über einen Zeitraum von 20 Jahren (wenn ja, bitte nach Jahren auflisten)?

Der Bundesregierung ist keine solche Erfassung bekannt.

7. Wie viele und welche offiziellen Imam-Ausbildungsstätten und Medresen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland?

Der Einsatz und die Ausbildung religiösen Personals ist schon aus verfassungsrechtlichen Gründen eine Angelegenheit der religiösen Gemeinschaften selbst. Im Rahmen der Deutschen Islam Konferenz wurde eine nicht abschließende Bestandsaufnahme der Ausbildung religiösen Personals islamischer Gemeinden erarbeitet und unter www.deutsche-islam-konferenz.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Publikationen/Broschueren/bestandserhebung-ausbildung-religioeses-personal.pdf?__blob=publicationFile&v=3 veröffentlicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

8. Sind der Bundesregierung radikal predigende Imame namentlich bekannt?

Die Verfassungsschutzbehörden unterscheiden zwischen „Extremismus“ und „Radikalismus“. Bei Radikalismus handelt es sich um eine zum Extremen neigende Denk- und Handlungsweise. Im Unterschied zum Extremismus sollen jedoch weder der demokratische Verfassungsstaat noch die damit verbundenen Grundprinzipien unserer Verfassungsordnung beseitigt werden.

Sofern der Aufgabenbereich der Verfassungsschutzbehörden des Bundes gemäß § 3 des Gesetzes über die Zusammenarbeit des Bundes und der Länder in Angelegenheiten des Verfassungsschutzes und über das Bundesamt für Verfassungsschutz (BVerfSchG) eröffnet ist, fallen bei Sammlung und Auswertung

von Informationen, insbesondere von sach- und personenbezogenen Auskünften, Nachrichten und Unterlagen auch solche an, die Rückschlüsse auf die Identität von Personen im Sinne der Fragestellung zulassen.

9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl in Deutschland predigender Scheichs, Ulemas sowie anderer großer Prediger mit islamischen Dokortiteln oder Universitätsabschlüssen?

Nach der im Auftrag der Deutschen Islam Konferenz erfolgten Studie „Islamisches Gemeindeleben in Deutschland“ (siehe Antwort zu den Fragen 1 und 2) gibt es in Deutschland (Stand 2012) zwischen 1 700 und 2 500 islamische Religionsbedienstete, die regelmäßig in einer Moschee oder einer alevitischen Gemeinde tätig sind, darunter circa 60 alevitische Geistliche. Ca. 35 Prozent der Befragten dieser Studie gaben an, ein islam-theologisches bzw. ein islamwissenschaftliches Studium absolviert zu haben.

10. Was ist der Bundesregierung über Ahmediyya Janmaat (taleem.ahmadiyya.de/) bekannt, und welche Erkenntnisse darüber liegen vor?
11. Wie viele Moscheen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit Ahmediyya Janmaat, und wie viele Mitglieder werden diesen zugeschrieben?

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

Die Ahmadiyya Muslim Jamaat Deutschland (AMJ) ist die deutsche Organisation der Ahmadiyya Muslim Jamaat.

Die Ahmadiyya Muslim Jamaat Deutschland ist eine Religionsgemeinschaft, die 2013 von Hessen als Körperschaft des öffentlichen Rechts anerkannt wurde. 2014 erfolgte die Anerkennung als Körperschaft des öffentlichen Rechts durch Hamburg im Zuge der Zweitverleihung. In Hessen ist die AMJ Kooperationspartner des Landes bei der Einführung und der Durchführung des bekenntnisorientierten Religionsunterrichts „Islamische Religion – Ahmadiyya Muslim Jamaat“. Auf Bundesebene wirkt die AMJ an Veranstaltungen der Deutschen Islam Konferenz mit.

Des Weiteren wird auf die Selbstdarstellung der AMJ (ahmadiyya.de/) und auf eine Kurzdarstellung auf der Webseite der Bundeszentrale für politische Bildung (www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/islam-lexikon/281750/ahmadiya-muslim-jamaat/) sowie auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

12. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die marokkanische Diaspora, wie viele Mitglieder werden ihr nach Kenntnis der Bundesregierung zugerechnet, und wie viele davon haben nach Kenntnis der Bundesregierung einen deutschen Pass?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 257 000 Personen mit marokkanischem Migrationshintergrund, darunter rund 164 000 Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit.

13. Sind in der laut Deutscher Islamkonferenz mit deutschem Pass oder Aufenthaltsrecht erfassten Anzahl von 5,5 Millionen Muslimen in Deutschland Kinder miteinbezogen, und wenn ja, in welchem Altersrahmen und in welcher Anzahl nach Kenntnis der Bundesregierung?

Bei der Hochrechnung über die Zahl der muslimischen Religionsangehörigen auf Basis der Daten zur Studie Muslimisches Leben in Deutschland 2020 (MLD 2020) wurden Kinder und Jugendliche im Alter ab 0 Jahren berücksichtigt.

Die Altersverteilung der muslimischen Religionsangehörigen mit Migrationshintergrund aus den berücksichtigten 23 Herkunftsländern ist wie folgt:

0 bis 4 Jahre: 5,4 Prozent;

5 bis 14 Jahre: 15,5 Prozent;

15 bis 24 Jahre: 21,9 Prozent;

25 bis 44 Jahre: 29,4 Prozent;

45 bis 56 Jahre: 23,1 Prozent;

64 Jahre und älter: 4,8 Prozent.

Insgesamt 100,0 Prozent (kleinere Abweichungen sind rundungsbedingt).

14. Wie viele der in Deutschland lebenden 5,5 Millionen Muslime sind nach Kenntnis der Bundesregierung türkischstämmig, und welche Nationen sind in dieser Erfassung miteinbezogen?

Im Jahr 2020 lebten rund 2 462 000 muslimische Religionsangehörige mit türkischem Migrationshintergrund in Deutschland. Ihr Anteil an den rund 5 500 000 muslimischen Religionsangehörigen mit Migrationshintergrund aus einem muslimisch geprägten Herkunftsland betrug 45,1 Prozent (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 42).

Folgende 22 Herkunftsländer wurden in der Hochrechnung neben der Türkei berücksichtigt:

Mittlerer Osten: Afghanistan, Bangladesch, Iran, Pakistan;

Naher Osten: Irak, Jemen, Jordanien, Libanon, Saudi-Arabien, Syrien, Vereinigte Arabische Emirate;

Nordafrika: Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko, Tunesien;

Südosteuropa: Albanien, Bosnien-Herzegowina, Kosovo, Montenegro, Nordmazedonien, Serbien (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 13).

15. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil albanischstämmiger Bevölkerung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 113 000 Personen mit albanischem Migrationshintergrund. Dies entspricht einem Anteil von etwa 0,1 Prozent der Bevölkerung. Daten zur Religionszugehörigkeit werden im Mikrozensus nicht erfasst.

Im Jahr 2020 waren 58,1 Prozent der Personen mit einem albanischen Migrationshintergrund in Deutschland muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

16. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil bosnisch-tämmiger Bevölkerung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 538 000 Personen mit bosnisch-herzegowinischem Migrationshintergrund. Dies entspricht einem Anteil von etwa 0,6 Prozent der Bevölkerung.

Daten zur Religionszugehörigkeit werden im Mikrozensus nicht erfasst.

Im Jahr 2020 waren 57,2 Prozent der Personen mit einem Migrationshintergrund aus Bosnien und Herzegowina muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

17. Wie viele Kurden leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
18. Wie viele Menschen aus Palästina leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellungen vor. Es gibt zu diesen Fragen keine amtlichen Statistiken. Im Ausländerzentralregister und im Mikrozensus werden Daten zur Staatsangehörigkeit erfasst.

19. Wie viele Menschen aus dem Libanon leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 168 000 Personen mit einem libanesischen Migrationshintergrund.

Im Jahr 2020 waren 92,7 Prozent der Personen mit einem libanesischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

20. Wie viele Menschen aus Pakistan leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 140 000 Personen mit einem pakistanischen Migrationshintergrund.

Im Jahr 2020 waren 96,3 Prozent der Personen mit einem pakistanischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

21. Wie viele Menschen aus dem Iran leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 304 000 Personen mit einem iranischen Migrationshintergrund.

Im Jahr 2020 waren 29,0 Prozent der Personen mit einem iranischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

22. Wie viele Menschen aus Syrien leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 1 255 000 Personen mit einem syrischen Migrationshintergrund.

Im Jahr 2020 waren 86,5 Prozent der Personen mit einem syrischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

23. Wie viele Menschen aus Afghanistan und Irak leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 425 000 Personen mit einem Migrationshintergrund aus Afghanistan und rund 393 000 Personen mit einem Migrationshintergrund aus dem Irak.

Im Jahr 2020 waren 93,5 Prozent der Personen mit einem afghanischen und 37,4 Prozent der Personen mit einem irakischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen.

24. Wie viele Menschen aus Afrika (bitte nach Ländern aufschlüsseln) leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Nach den Ergebnissen des Mikrozensus 2022 leben in Deutschland rund 1 159 000 Personen mit afrikanischem Migrationshintergrund in Deutschland, darunter rund 722 000 Personen mit eigener Migrationserfahrung. Davon haben rund 257 000 Personen einen Migrationshintergrund aus Marokko und rund 242 000 einen Migrationshintergrund aus Ägypten, Algerien, Libyen oder Tunesien. Die Herkunftsländer der verbleibenden rund 660 000 Personen werden nicht weiter spezifiziert. Für eine Aufschlüsselung der Herkunftsländer der Personen mit eigener Migrationserfahrung siehe die in der Anlage befindliche Tabelle.* Daten zur Religionszugehörigkeit werden im Mikrozensus nicht erfasst.

Im Jahr 2020 waren 95,1 Prozent der Personen mit einem marokkanischen Migrationshintergrund muslimisch (siehe Forschungsbericht MLD 2020, S. 38). Der Anteil bei den Personen mit einem ägyptischen, algerischen, libyschen oder tunesischen Migrationshintergrund betrug 86,1 Prozent. Andere Religionszugehörigkeiten werden nicht ausgewiesen. Über den Anteil der muslimischen Religionsangehörigen unter den Personen aus anderen afrikanischen Ländern liegen keine Informationen vor.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/6673 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

25. Wie viele Menschen kamen nach Kenntnis der Bundesregierung aus den sogenannten GUS-Staaten (Gemeinschaft unabhängiger Staaten) (ausgenommen die Ukraine) zwischen 2020 und 2022 als Flüchtlinge nach Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Zum Stichtag 31. März 2023 waren in Deutschland 14 716 Personen aufhältig, die im Zeitraum 2020 bis 2022 aus den GUS-Staaten nach Deutschland eingereist sind (letzte Einreise) und in der Zeit nach Einreise einen Asylantrag gestellt haben.

Zur Religionszugehörigkeit liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor.

Tabelle zur Antwort zu Frage 24:

Bevölkerung 2022 nach Migrationsstatus und ausgewählten Herkunftsländern

Geburtsland beziehungsweise Geburtsland der Eltern	Personen mit Migrationshintergrund im weiteren Sinn insgesamt	darunter: mit eigener Migrationserfahrung
	in 1 000	in 1 000
Afrika	1 159	722
Ägypten	70	50
Äquatorialguinea	/	/
Äthiopien	30	21
Algerien	55	30
Angola	(13)	(9)
Benin	/	/
Botsuana	/	/
Burkina Faso	/	/
Burundi	/	/
Cabo Verde (Kap Verde)	/	/
Cote d'Ivoire	(11)	/
Dschibuti	/	/
Eritrea	94	68
Gabun	/	/
Gambia	18	(12)
Ghana	81	43
Guinea	21	(14)
Guinea-Bissau	/	/
Kamerun	51	34
Kenia	30	21
Komoren	/	/
Kongo, Republik	(7)	/
Kongo, Demokratische Republik	14	(7)
Lesotho	/	/
Liberia	/	/
Libyen	19	15
Madagaskar	(8)	/
Malawi	/	/
Mali	/	/
Marokko	257	146
Mauretanien	/	/
Mauritius	/	/

Geburtsland beziehungsweise Geburtsland der Eltern	Personen mit Migrationshintergrund im weiteren Sinn insgesamt	darunter: mit eigener Migrationserfahrung
	in 1 000	in 1 000
Mosambik	/	/
Namibia	/	/
Niger	/	/
Nigeria	98	56
Ruanda	/	/
Sambia	/	/
São Tomé und Príncipe	/	/
Senegal	(10)	/
Seychellen	/	/
Simbabwe	/	/
Sierra Leone	/	/
Somalia	45	31
Sudan	16	(12)
Südsudan	/	/
Südafrika	29	21
Swasiland (Eswatini)	/	/
Tansania, Vereinigte Republik	/	/
Togo	25	14
Tschad	/	/
Tunesien	99	58
Uganda	/	/
Zentralafrikanische Republik	/	/

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis)

Erstergebnisse des Mikrozensus 2022 - Bevölkerung in Hauptwohnsitzhaushalten.

() = Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert aufgrund der Fallzahl (71 bis einschließlich 119) statistisch relativ unsicher ist (relativer Standardfehler durchschnittlich zwischen 10 % und 15 %)

. = Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten

/ = Keine Angabe, da Zahlenwert aufgrund der geringen Fallzahl (70 oder weniger) nicht sicher genug ist (relativer Standardfehler durchschnittlich über 15 %)

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann, Dr. Bernd Baumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6434 –**

Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2022

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat hat am 30. März 2023 die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) für das Jahr 2022 veröffentlicht (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sicherheit/pks-2022.html). Insgesamt wurden im Jahr 2022 2 093 782 Tatverdächtige in der PKS erfasst. Die Anzahl der Tatverdächtigen stieg damit gegenüber dem Vorjahr um 10,7 Prozent. 1 309 906 Tatverdächtige waren deutsche Staatsangehörige (+4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr). 783 876 der Tatverdächtigen besaßen nicht die deutsche Staatsangehörigkeit (+22,6 Prozent). Unter den nichtdeutschen Tatverdächtigen waren 310 062 Zuwanderer, was einen Anstieg von 35,0 Prozent bedeutet (Polizeiliche Kriminalstatistik 2022 – Ausgewählte Zahlen im Überblick, abrufbar unter: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sicherheit/pks-2022.html>, Seite 11).

Daraus ergibt sich, dass der relative Anstieg der nichtdeutschen Tatverdächtigen im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr fast fünfmal so hoch ist wie der relative Anstieg der deutschen Tatverdächtigen im selben Betrachtungszeitraum. Mit dieser Kleinen Anfrage sollen die zuletzt mit der Kleinen Anfrage für das Jahr 2021 erfragten Zahlen auf Bundestagsdrucksache 20/2848 auf den aktuellen Stand gebracht werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die dem Bundeskriminalamt zur Verfügung stehenden aggregierten Daten und Tabellen konnten z. T. nicht zur Beantwortung genutzt werden. Die Daten der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) und deren Kombinationsmöglichkeiten sind zu umfangreich, um aggregierte Auswertungen für jede Fallkonstellation vorzuhalten. Für die Beantwortung der einzelnen Fragen mussten daher Sonderauswertungen des Einzeldatensatzbestandes der PKS durchgeführt werden.

Die nachfolgenden statistischen Angaben umfassen polizeilich aufgeklärte versuchte und vollendete Straftaten bei denen mindestens ein nichtdeutscher Tatverdächtiger mit dem Aufenthaltsanlass „Asylbewerber“, „Duldung“ oder „unerlaubter Aufenthalt“ ermittelt wurde.

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

In der PKS werden Angaben zum Opfer grundsätzlich bei strafbaren Handlungen gegen höchstpersönliche Rechtsgüter (Leben, körperliche Unversehrtheit, Freiheit, Ehre, sexuelle Selbstbestimmung) erfasst. Zum PKS-Schlüssel 640000 „Brandstiftung und Herbeiführen einer Brandgefahr §§ 306 bis 306d, 306f StGB“ findet in der PKS keine Opfererfassung statt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei der Anzahl der Opfer in der PKS die Häufigkeit des „Opferwerdens“ gezählt wird, d. h., dass eine Person, die mehrfach Opfer wurde, auch mehrfach gezählt wird.

1. Wie viele Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland begangen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle enthält – aufgeschlüsselt nach Ländern – die in der PKS 2022 erfassten (aufgeklärten) Fälle, bei denen mindestens ein TV mit dem Aufenthaltsanlass „Asylbewerber“, „Duldung“ oder „unerlaubter Aufenthalt“ ermittelt wurde. Der Auswertung liegt der PKS-Straftatenschlüssel 890000 „Straftaten insgesamt, jedoch ohne Verstöße gegen das Aufenthalts-, das Asylverfahrens- und das Freizügigkeitsgesetz/EU (Schlüssel 725000)“ zugrunde.

Land	aufgeklärte Fälle 2022
Baden-Württemberg	28.861
Bayern	33.091
Berlin	17.812
Brandenburg	5.158
Bremen	3.282
Hamburg	9.258
Hessen	16.675
Mecklenburg-Vorpommern	3.679
Niedersachsen	17.344
Nordrhein-Westfalen	48.310
Rheinland-Pfalz	7.931

Land	aufgeklärte Fälle 2022
Saarland	1.388
Sachsen	12.318
Sachsen-Anhalt	4.997
Schleswig-Holstein	7.471
Thüringen	4.954
Bundesrepublik Deutschland	222.529

2. Aus welchen 30 häufigsten Herkunftsstaaten stammen nach Kenntnis der Bundesregierung die in Frage 1 erfragten Straftäter?

Die nachfolgende Tabelle enthält für den PKS-Straftatenschlüssel 890000 „Straftaten insgesamt, jedoch ohne Verstöße gegen das Aufenthalts-, das Asylverfahrens- und das Freizügigkeitsgesetz/EU (Schlüssel 725000)“ die erbetenen Informationen zu den ermittelten nichtdeutschen TV.

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

Staatsangehörigkeit	2022
Syrien	16.178
Afghanistan	11.223
Irak	6.908
Georgien	5.468
Algerien	5.284
Ukraine	4.570
Türkei	3.910
Nigeria	3.871
Marokko	3.751
Iran	3.185
Moldau	3.149
Serbien	2.644
Ungeklärt	2.637
Tunesien	2.523
Somalia	2.432
Albanien	2.384
Gambia	1.948
Russische Föderation	1.915
Guinea	1.827
Nordmazedonien	1.594
Eritrea	1.539
Kosovo	1.478
Pakistan	1.399
Libyen	1.243
Libanon	1.190

Staatsangehörigkeit	2022
Bosnien und Herzegowina	937
Ghana	764
Armenien	747
Ägypten	740
Rumänien	725

3. Welche Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 von den in Frage 1 erfragten Straftätern begangen (bitte nach Mord, Totschlag, schwerer Körperverletzung, gefährlicher Körperverletzung, Vergewaltigung, sonstigen Sexualdelikten, Brandstiftungsdelikten, Raub, räuberischer Erpressung, räuberischem Angriff auf Kraftfahrer und räuberischem Diebstahl aufschlüsseln)?

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

Schlüssel	Straftat	aufgeklärte Fälle an denen mindestens ein Tatverdächtiger mit dem Status „unerlaubt“, „Asylbewerber“ oder „Duldung“ beteiligt war (versucht und vollendet)
010000	Mord § 211 StGB	62
020010	Totschlag § 212 StGB	188
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	875
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249 bis 252, 255, 316a StGB	3.538
210040	Räuberischer Diebstahl § 252 StGB	1.255
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	11.697
640000	Brandstiftung und Herbeiführen einer Brandgefahr §§ 306 bis 306d, 306f StGB	292

4. Wie verteilt sich die Anzahl der in Frage 1 erfragten Straftäter nach Kenntnis der Bundesregierung in die Altersgruppen: bis zu 21 Jahren, über 21 bis zu 31 Jahren, über 31 bis zu 41 Jahren, über 41 bis zu 51 Jahren und über 51 Jahren?

Die erbetenen Informationen zu den TV können der nachstehenden Übersicht entnommen werden. Bezogen auf die in der Fragestellung verwendete Begrifflichkeit „Straftäter“ wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Altersgruppen	Tatverdächtige mit dem Status „unerlaubt“, „Asylbewerber“ oder „Duldung“ nach Altersgruppen [PKS-Schlüssel 890000]
Tatverdächtige insgesamt	103.505
bis zu 21 Jahren	22.566
über 21 bis zu 31 Jahren	43.556
über 31 bis zu 41 Jahren	23.868
über 41 bis zu 51 Jahren	9.717
über 51 Jahren	3.798

5. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Opfer der Straftaten, die von dem in Frage 1 benannten Täterkreis im Jahr 2022 begangen wurden, in die Altersgruppen: bis zu 21 Jahren, über 21 bis zu 31 Jahren, über 31 bis zu 41 Jahren, über 41 bis zu 51 Jahren und über 51 Jahren?

Die erbetenen Informationen zu den Opfern können der nachstehenden Übersicht entnommen werden. Bezogen auf die in der Fragestellung verwendete Begrifflichkeit „Täterkreis“ sowie zur Opfererfassung in der PKS wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Altersgruppen	Opfer von Straftaten, bei denen mindestens ein TV mit dem Status „unerlaubt“, „Asylbewerber“ oder „Duldung“ beteiligt war nach Altersgruppen (PKS-Schlüssel 890000)
Opfer insgesamt	70.768
bis zu 21 Jahren	18.378
über 21 bis zu 31 Jahren	24.449
über 31 bis zu 41 Jahren	14.946
über 41 bis zu 51 Jahren	7.422
über 51 Jahren	5.573

6. Wie viele männliche und weibliche Personen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 zum Opfer von Straftaten, die von dem in Frage 1 benannten Personenkreis begangen wurden (bitte nach Geschlecht und Deliktskategorie aufschlüsseln)?

Die erbetenen Informationen zu den Opfern können der nachstehenden Übersicht entnommen werden.

Insoweit wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Schlüssel	Straftat	Opfer von Straftaten, bei denen mindestens ein TV mit dem Status „unerlaubt“, „Asyl- bewerber“ oder „Duldung“ beteiligt* war		
		Gesamt	Männlich	Weiblich
010000	Mord § 211 StGB	82	56	26
020010	Totschlag § 212 StGB	220	182	38
111000	Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschl. mit Todesfolge §§ 177, 178 StGB	874	38	836
210000	Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrer §§ 249 bis 252, 255, 316a StGB	4.149	3.356	793
210040	Räuberischer Diebstahl § 252 StGB	1.513	1.179	334
222000	Gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien §§ 224, 226, 226a, 231 StGB	14.699	11.706	2.993

7. Welchem Herkunftsland gehörten nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Opfer der Taten an, die von dem in Frage 1 benannten Personenkreis im Jahr 2022 begangen wurden (bitte nach Deliktskategorie und Herkunftsstaat mit mehr als einem Opfer aufschlüsseln)?

Nachstehend werden je Delikt die Staatsangehörigkeiten der Opfer aufgeführt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	82
Deutschland	28
Syrien	10
Türkei	8
Algerien	3
Irak	3
Iran	3
Afghanistan	2
Kongo, Demokratische Republik	2
Montenegro	2
Serbien	2
Somalia	2
Vietnam	2

Delikt: „Totschlag § 212 StGB“ (Straftaten-Schlüssel 020010)

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	220
Deutschland	64
Afghanistan	17
Irak	17
Syrien	15
Türkei	14
Somalia	8
Eritrea	7
Nigeria	7
Gambia	5
Marokko	5
Tunesien	5
Libanon	4
Vietnam	4
Algerien	3
Georgien	3
Rumänien	3
Griechenland	2
Guinea	2
Iran	2
Libyen	2
Polen	2
Serbien	2
Ungarn	2
Ungeklärt	2
Usbekistan	2
Äthiopien	2

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

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	874
Deutschland	516
Syrien	66
Afghanistan	41
Irak	20
Iran	16
Polen	16
Ukraine	16

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Nigeria	13
Kosovo	11
Russische Föderation	9
Türkei	9
Eritrea	8
Ungeklärt	8
Bulgarien	6
Serbien	6
Bosnien und Herzegowina	5
Italien	5
Rumänien	5
Somalia	5
Kenia	4
Kroatien	4
Nordmazedonien	4
Tadschikistan	4
Tschechische Republik	4
Aserbaidshan	3
Guinea	3
Kamerun	3
Spanien	3
Sudan (ohne Südsudan)	3
Tunesien	3
USA	3
Albanien	2
Brasilien	2
Frankreich	2
Griechenland	2
Indien	2
Kongo, Demokratische Republik	2
Libanon	2
Marokko	2
Montenegro	2
Pakistan	2
Sierra Leone	2
Slowakei	2
Ungarn	2
Venezuela	2
Äthiopien	2

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

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	4.149
Deutschland	2.696
Syrien	170
Afghanistan	132
Türkei	102
Ungeklärt	87
Irak	65
Iran	63
Marokko	53
Algerien	46
Rumänien	38
Tunesien	34
Italien	33
Nigeria	31
Polen	29
Somalia	29
Guinea	27
Eritrea	26
Serbien	25
Ukraine	25
Bosnien und Herzegowina	22
Bulgarien	22
Griechenland	22
Ägypten	22
Pakistan	19
Kroatien	17
Libanon	15
Ghana	13
Libyen	13
Gambia	12
Indien	11
Nordmazedonien	11
Vietnam	11
Albanien	10
Kosovo	10
Ohne Angabe	10
Russische Föderation	9
Portugal	8
Litauen	7
Moldau	7

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Slowakei	7
Brasilien	6
Äthiopien	6
Kamerun	5
Niederlande	5
Spanien	5
Tschechische Republik	5
Benin	4
China	4
Frankreich	4
Israel	4
Kenia	4
Mongolei	4
Sudan (ohne Südsudan)	4
Togo	4
USA	4
Österreich	4
Dänemark	3
Großbritannien/Nordirland	3
Jemen	3
Jordanien	3
Kasachstan	3
Lettland	3
Saudi-Arabien	3
Sri Lanka	3
Staatenlos	3
Tadschikistan	3
Venezuela	3
Angola	2
Aserbaidshan	2
Belgien	2
Chile	2
Georgien	2
Japan	2
Kirgisistan	2
Kolumbien	2
Mali	2
Montenegro	2
Schweden	2
Senegal	2
Sierra Leone	2
Ungarn	2

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Usbekistan	2
Weißrussland (Belarus)	2

Delikt: „Räuberischer Diebstahl § 252 StGB“ (Straftaten-Schlüssel 210040)

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	1.513
Deutschland	1.046
Syrien	51
Türkei	51
Afghanistan	41
Ungeklärt	39
Iran	25
Irak	16
Serbien	14
Somalia	13
Italien	11
Tunesien	11
Griechenland	10
Bosnien und Herzegowina	9
Marokko	9
Nigeria	9
Gambia	7
Libanon	7
Nordmazedonien	7
Polen	7
Rumänien	7
Vietnam	7
Ohne Angabe	6
Pakistan	6
Ukraine	6
Ghana	5
Kroatien	5
Algerien	4
Bulgarien	4
Kosovo	4
Libyen	4
Ägypten	4
Albanien	3
Eritrea	3
Frankreich	3
Guinea	3

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Indien	3
Russische Föderation	3
Togo	3
Äthiopien	3
Angola	2
Benin	2
Israel	2
Kamerun	2
Moldau	2
Mongolei	2
Niederlande	2
Staatenlos	2
Tschechische Republik	2
Österreich	2

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

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Gesamtsumme	14.699
Deutschland	5.330
Syrien	1.669
Afghanistan	1.089
Irak	656
Türkei	385
Algerien	353
Nigeria	336
Ungeklärt	336
Somalia	319
Marokko	296
Iran	282
Ukraine	228
Tunesien	217
Guinea	189
Eritrea	158
Pakistan	148
Serbien	143
Rumänien	141
Gambia	136
Polen	129
Russische Föderation	128

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Libyen	114
Bulgarien	113
Kosovo	99
Libanon	99
Italien	96
Georgien	78
Nordmazedonien	67
Ägypten	60
Albanien	59
Bosnien und Herzegowina	55
Kroatien	54
Indien	53
Moldau	46
Aserbaidschan	45
Griechenland	41
Sierra Leone	40
Sudan (ohne Südsudan)	38
Kamerun	37
Äthiopien	35
Spanien	31
Staatenlos	31
Armenien	30
Ghana	29
Jordanien	28
Senegal	28
Vietnam	27
Ohne Angabe	25
Jemen	24
Cote d'Ivoire	23
Ungarn	22
Guinea-Bissau	21
Mali	21
Sri Lanka	21
Tschechische Republik	21
Frankreich	20
Kolumbien	18
Lettland	17
Niederlande	16
Portugal	15
Brasilien	14
Kongo, Demokratische Republik	14
Slowakei	14

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Österreich	14
Kasachstan	13
Kenia	13
Kongo, Republik	13
Togo	13
Montenegro	12
Weißrussland (Belarus)	12
Benin	11
Tadschikistan	11
Litauen	10
USA	9
Tansania	8
Venezuela	8
Liberia	7
Schweden	7
Tschad	7
Angola	6
Bangladesch	5
Großbritannien/Nordirland	5
Kuba	5
Mongolei	5
Niger	5
Usbekistan	5
Burkina Faso	4
Jamaika	4
Peru	4
Schweiz	4
Belgien	3
Ecuador	3
Israel	3
Kuwait	3
Mauretanien	3
Mexiko	3
Saudi-Arabien	3
Simbabwe	3
Thailand	3
Turkmenistan	3
Zentralafrikanische Republik	3
Bolivien	2
Dschibuti	2
El Salvador	2
Haiti	2

Staatsangehörigkeit des Opfers	Anzahl der Opfer
Irland	2
Kirgisistan	2
Korea, Republik	2
Myanmar	2
Südsudan	2
Uganda	2

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6647 –**

Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt vergessene Wasserstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Verkehrssektor beabsichtigt die Regierungskoalition laut Mitteilungen der Fachpresse, dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen und die bisher langwierigen Verfahren abzukürzen (www.dombert.de/der-grosse-plan-1-teil-wie-die-neue-regierung-infrastruktur-vorhaben-beschleunigen-will/).

Ein entsprechendes Gesetz für den Straßen- und Schienensektor wird in Aussicht gestellt, für die Wasserstraßen jedoch nicht. Der aktuelle Etat für die Wasserstraßen reicht nicht einmal aus, um den Substanzverlust des Bundeswasserstraßennetzes zu stoppen, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BVB). Das ist nach Ansicht des BVB „eine schmerzhaft Pille“ (binnenschifffahrt-online.de/2023/03/featured/29367/bdb-beklagt-vergessene-wasserstrassen/).

Das stößt beim Binnenschifffahrtsverband auf Unverständnis und ist nach Auffassung der Fragsteller nachvollziehbar. „Die Binnenschifffahrt geht weitgehend leer aus“ (www.schifffahrtundtechnik.de/nachrichten/verkehrspolitik/binnenschifffahrt-geht-weitgehend-leer-aus-3354599). „Bei der Planungsbeschleunigung hingegen findet die Binnenschifffahrt keine Erwähnung. Bei der Schiene soll hingegen allen Projekten des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan ein ‚überragendes öffentliches Interesse‘ attestiert werden, bei der Straße immerhin den – je nach Berechnungsweise – 115 bis 144 Projekten zur Engpassbeseitigung. Dabei handelt es sich um rund 1 300 Kilometer Erweiterung von Autobahnen auf mehr Spuren und den Umbau von Knotenpunkten“, wird der Fachjournalist für Verkehrspolitik, Matthias Roeser, auf Schifffahrtstechnik.de zitiert (ebd.), der damit seinerseits ein Ergebnispapier der Bundesregierung zitierte.

Gerade ein forcierter Ausbau der Bundeswasserstraßen für den Gütertransport bietet nach Auffassung der Fragesteller reelle Chancen, die Straßen und Schienen zu entlasten, und sollte deshalb nach Auffassung der Fragesteller nicht vernachlässigt werden.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/2996 sind die „wichtigen Bauprojekte [...] und fest disponierte

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und [...] Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ benannt.

Im Masterplan Binnenschifffahrt war die Steigerung des Gütertransports auf 12 Prozent auf Seite 1 angekündigt worden. „Unser Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Dabei legen wir ein besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Schwergut- und Großraumtransporten auf das Binnenschiff, um unsere Straßen zu entlasten“, heißt es dort (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/masterplan-binnenschifffahrt.html).

Dies ist nach Auffassung der Fragesteller bei Etatkürzungen, ohne vollständigen Mittelabruf oder Rücknahme bereits vergebener Bauaufträge nicht durchführbar.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kündigt auf seiner Website an, für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) im Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 Fördermittel in Höhe von 10 Mio. Euro vorzusehen (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/schlussbericht-klimaschutz-sofortprogramm.html#:~:text=Die%2010%20Millionen%20Euro%20aus,Br%C3%BCcken%2C%20wird%20entlastet%20und%20geschont).

1. Wurden die Haushaltsmittel im Investitionsetat für Bau, und Erhalt der Bundeswasserstraßen vollständig abgerufen, und wenn nein, besitzt die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wieso diese nicht abgerufen wurden (bitte ggf. ausführen)?

Der Haushaltsansatz des Kapitels 1203 – Bundeswasserstraßen wurde im Jahr 2021 vollständig abgerufen. Im Jahr 2022 betrug der Ausgabenanteil 98 Prozent bei gestiegenen Ausgaben. Der nicht vollständige Mittelabruf war auf allgemeine Lieferengpässe im Stahl- und Schiffbau zurückzuführen.

2. Sieht die Bundesregierung die im Bundeswasserstraßenausbaugesetz verankerten Ziele ohne den vollständigen Abruf der geplanten Investitionsmittel für die Binnenschifffahrt umsetzbar?

Nein.

3. Sind die Ziele im Masterplan Binnenschifffahrt, den Gütertransport mit Binnenschiffen auf 12 Prozent zu erhöhen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), beim aktuellen Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur nach Auffassung der Bundesregierung erreichbar?

Die Verlagerung von Güterverkehr auf das Binnenschiff setzt die Zuverlässigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur voraus. Daher liegt ein Schwerpunkt auf der Erhaltung und dem Ersatz der vorhandenen Infrastruktur. Die Verlagerungs- und Ausgleichspotentiale sind nicht vorwiegend an den Ausbau der Wasserstraßen gebunden.

4. Wurde bei der Beschleunigung der Verfahren zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend berücksichtigt, oder wurde das Augenmerk eher auf Straße und Schiene gelegt (bitte ausführen)?

Der Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen

Verkehrsnetzes enthält auch eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Wasserstraßennetz. So sieht der am 3. Mai 2023 vom Kabinett beschlossene Regierungsentwurf Regelungen zur Einführung einer Vierjahresfrist für bestimmte Genehmigungsverfahren vor. Darüber hinaus wird das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren weiter digitalisiert, sodass die Prozesse effizienter werden. Zudem wurde die Liste der erst- und letztinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der Wasserstraße um weitere Vorhaben ergänzt. Hierdurch werden die gerichtlichen Verfahren gestrafft.

5. Sieht die Bundesregierung Potenziale, eingesparte Investitionsmittel bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene der Binnenschifffahrt zuzuordnen, und wenn ja, in welcher Höhe könnten diese ausfallen?

Im Einzelplan 12 ist bei Minderbedarfen der Verkehrsträger Straße und Schiene eine unterjährige Bewirtschaftung und Verlagerung der Ansätze (Deckungsfähigkeit) zur Wasserstraße grundsätzlich möglich. Die Höhe der unter Umständen freiwerdenden Mittel ist derzeit nicht vorhersehbar.

6. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge am Nord-Ostsee-Kanal zurückgenommen, und wenn ja, warum?
7. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge an der Donau zurückgenommen, und wenn ja, warum?
8. Wurde seitens der Generaldirektion Wasserstraßen die Bauvergabe der Schleuse Lehmen an der Mosel – und damit der weitere Moselausbau – gestoppt, und wenn ja, warum?

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

Nein.

9. Wurden die 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene vollständig in Anspruch genommen?
10. Wie viel von den 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm wurde für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße in Anspruch genommen?
11. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die bestehende Förderrichtlinie bezüglich GST zu modifizieren, und wenn ja, warum?

Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus finanzverfassungsrechtlichen Gründen konnten die 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für das Jahr 2022 nicht für die geplanten Hafeninfrastrukturen zur Verlagerung von Groß- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene in Anspruch genommen werden. Für das Jahr 2023 ist eine Förderrichtlinie zur Anschubfinanzierung von GST-Shuttelverkehren geplant.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/6894 –**

Regierungsgespräche mit sogenannten Klimaklebern

Vorbemerkung der Fragesteller

Oberbürgermeister verschiedener deutscher Städte führten Gespräche mit der Gruppe „Letzte Generation“, die im Gegenzug zugesichert haben soll, auf Straßenblockaden in diesen Städten zu verzichten (vgl. www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/letzte-generation-125.html). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, soll Vertreter dieser Gruppe zu einem Gespräch eingeladen haben (vgl. www.berliner-kurier.de/berlin/wissing-trifft-am-2-mai-aktivisten-von-klimaschutzgruppe-letzte-generation-li.340426).

Im Dezember 2022 kam es zu Aktionen gegen die Verkehrsflughäfen München „Franz-Josef-Strauß“ (MUC) und Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) (vgl. www.fr.de/politik/letzte-generation-flughafen-muenchen-lande-bahn-festgeklebt-rollfeld-klima-aktivisten-news-ticker-zr-91963684.html). Die Staatsanwaltschaft Neuruppin ermittelt in diesem Zusammenhang. Die Staatschutzkammer des Landgerichts Potsdam hat den Verdachts der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 (<https://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/staatsanwaltschaft-neuruppin-letzte-generation--bundesweite-durchsuchungen-bei-mitgliedern-68121771.html>) des Strafgesetzbuches (StGB) im April 2023 bestätigt (vgl. www.moz.de/nachrichten/brandenburg/letzte-generation-landgericht-potsdam-sieht-klimakleber-als-kriminelle-vereinigung-70631589.html).

Zuvor, am 4. Januar 2023, konnte die Polizei verhindern, dass mit Pressluft-hämmern die Invalidenstraße vor dem Ministerium für Digitales und Verkehr zerstört wird (vgl. www.welt.de/videos/video243034847/Berlin-Klimaprotest-mit-Presslufthammer-vor-Verkehrsministerium.html). Am 7. März 2023 wurde die denkmalgeschützte Fassade des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Farbe besprüht (vgl. www.rnd.de/politik/letzte-generation-in-berlin-klimaaktivisten-bespritzen-verkehrsministerium-YGMVXW6TY56ZW4IAYPR4QMQYBM.html). Unmittelbar vor dem in Rede stehenden Gesprächstermin kam es zu Straßenblockaden in Berlin (vgl. www.zdf.de/nachrichten/politik/klima-wissing-proteste-klimakleber-letzte-generation-100.html). Umgehend nach diesem Gespräch wurden Straßenblockaden fortgesetzt und erneut ein Verkehrsflughafen attackiert (vgl. www.berliner-zeitung.de/news/flughafen-ber-letzte-generation-besprueht-privatjets-mit-farbe-li.345392).

Der Gesprächstermin wurde auf Antrag der Fraktion der AfD im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Gegenstand einer Selbstbefassung gemacht (vgl. www.bundestag.de/resource/blob/946630/7f630bd2d54cc81e0872ffea9df966ad/44-Sitzung-10-05-2023-data.pdf). Die Chance, die in Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Gesprächstermin aufgeworfenen Fragen bereits durch den angeforderten Bericht im Ausschuss zu beantworten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus Sicht der Fragesteller vergeben. Der Bericht erscheint den Fragestellern ausweichend, verschleiern und den Eindruck erweckend, es handele sich um ein übliches Beteiligungsformat für Verbände und Organisationen. Somit erscheint eine Kleine Anfrage zur Klärung des Sachverhalts geboten.

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass auf Einladung des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, an die Gruppe „Letzte Generation“ am 2. Mai 2023 zwischen 14.00 und 16.00 Uhr in den Amtsräumen des BMDV ein dienstliches Gespräch stattgefunden hat, sodass ein Informationsinteresse des Deutschen Bundestag an den Ergebnissen begründet ist?

Am 2. Mai 2023 fand zwischen 14 und 16 Uhr ein informeller Austausch zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Gruppe „Letzte Generation“ und dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in den Räumen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in Berlin statt.

2. War dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, am 2. Mai 2023 die im bereits im April 2023 ergangene Entscheidung der 1. Großen Strafkammer – zugleich Staatsschutzkammer – des Landgerichts Potsdam bekannt, die eine Beschwerde gegen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 (https://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/staatsanwaltschaft-neuruppin_letzte-generation_-_bundesweite-durchsuchungen-bei-mitgliedern-68121771.html) StGB als unbegründet verworfen hat (vgl. www.moz.de/nachrichten/brandenburg/letzte-generation_landgericht-potsdam-sieht-klimakleber-als-kriminelle-vereinigung-70631589.html)?

Nein.

3. Wenn der in Frage 2 genannte Beschluss der Staatsschutzkammer des Landgerichts Potsdam dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nicht bekannt gewesen sein sollte, hätte er nach Kenntnis der Bundesregierung gleichwohl eine Gruppe in ein öffentliches Dienstgebäude eingeladen, gegen die wegen des Verdachts der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 StGB ermittelt wird?

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, prüft Terminanfragen jeweils anhand der zum Zeitpunkt einer Anfrage tatsächlich bekannten Informationen.

4. Bergen aus Sicht der Bundesregierung derartige Einladung an Gruppen wie die der „Letzten Generation“ die Gefahr der Zurverfügungstellung einer medialen Plattform mit dem Ergebnis, zusätzliche Spenden von internationalen Unterstützern zur Fortsetzung ihrer rechtswidrigen Aktionen zu requirieren?

Das Gespräch diene aus Sicht der Bundesregierung dem Austausch und dem Dialog, der zum Wesen der Demokratie gehört.

5. Waren dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung vor Gesprächsbeginn die seitens der Gruppe „Letzte Generation“ kommunizierten und im Internet veröffentlichten Forderungen bekannt (vgl. letztegeneration.de/forderungen/), und war Bundesminister Dr. Volker Wissing offen, für eine Beendigung von Straßenblockaden die Forderung der Gruppe nach einem allgemeinen Tempolimit auf deutschen Autobahnen sowie nach einem dauerhaften „9-Euro-Ticket“ zu erfüllen?
6. War der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung vor Gesprächsbeginn bereit, für eine Beendigung von Straßenblockaden die weitergehende Forderung der „Letzten Generation“ nach der Einrichtung eines „Gesellschaftsrats“ zu unterstützen (vgl. letztegeneration.de/forderungen/)?
7. Wenn der Bundesminister Dr. Volker Wissing nach Kenntnis der Bundesregierung nicht bereit gewesen sein sollte, die in den Fragen 5 und 6 genannten Forderungen zu unterstützen, welche weiteren Angebote war der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in diesem dienstlichen Gespräch bereit zu machen, um eine Beendigung von Straßenblockaden durch die Gruppe Letzten Generation zu erreichen?
8. Konnten die Vertreter der „Letzten Generation“ nach Kenntnis der Bundesregierung bei diesem Gesprächstermin am 2. Mai 2023 überzeugende wissenschaftlichen Erkenntnisse vorlegen, um die nach Ansicht der Fragesteller fehlenden Beweise für sogenannte imaginäre Kippunkte zu belegen, da die These angeblicher „Kippunkte“ als Begründung des Namens der Gruppe, der Dringlichkeit der Maßnahmen und für ihr militantes Vorgehen dient (vgl. www.welt.de/wissenschaft/article244282479/Klimawandel-So-trickste-eine-Forschergruppe-die-Kippunkt-Warnung-in-die-Debatte.html)?
9. Wurde seitens des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung in dem in Rede stehenden Gespräch problematisiert, dass am 1. Mai 2023 mutmaßliche Angehörige der „Letzten Generation“ mit Plakaten mit der Losung „Wir können uns die Reichen nicht mehr leisten“ in einem Demonstrationzug durch einen Berliner Stadtteil marschierten, in dem das Einkommensteueraufkommen pro Kopf höher liegt als im Berliner Durchschnitt, und diese Demonstration nach Auffassung der Fragesteller von dessen Einwohnern durchaus als Enteignungsforderung und Bedrohung interpretiert werden könnte (vgl. taz.de/1-Mai-Protest-im-Berliner-Grunewald/15928512/) ?
15. War dem Bundesminister Dr. Volker Wissing vor Beginn des am 2. Mai 2023 um 14.00 Uhr angesetzten Gesprächstermins nach Kenntnis der Bundesregierung zu Ohren gekommen, dass es in Berlin unmittelbar zuvor erneut zu Blockaden von Straßen gekommen war (vgl. www.morgenpost.de/berlin/article238169599/klimakleber-letzte-generation-berlin-heute-aktuell-blockade-live-blog-0405.html), und teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass eine spontane Gesprächsabsage eine probate Antwort angesichts wiederum Hunderter genötigter Ver-

kehrsteilnehmer in Autos, Lieferfahrzeugen und in BVG (Berliner Verkehrsbetriebe)-Bussen gewesen wäre?

Die Fragen 5 bis 9 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Forderungen und Aktionen der „Letzten Generation“ sind allgemein bekannt. Inhalt des Gesprächs waren die klimapolitische Situation im Allgemeinen und Handlungsoptionen zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, erläuterte die zahlreichen, bereits ergriffenen und in Arbeit befindlichen Klimaschutzmaßnahmen sowie die weitere, im Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 vorgezeichnete Vorgehensweise der Bundesregierung. Der Dialog und die Auseinandersetzung gerade mit konträren Positionen sind Kernelemente eines lebendigen demokratischen Prozesses.

10. Kann die Bundesregierung bestätigen dass der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, am 8. Dezember 2022 nach einer Blockade von Landebahnen am Flughafen München auf einer Pressekonferenz davon sprach, dass es sich bei der durch die Gruppe der „Letzten Generation“ organisierten Aktion um „kriminelle Machenschaften“ handle, die „Grenze des Legitimen“ überschritten sei, auf die „mit aller Härte des Gesetzes“ reagiert werden müsse, sowie dass „das Verständnis für ihre Anliegen“ verspielt werde (vgl. www.n-tv.de/mediathek/videos/politik/Wissing-geht-hart-mit-Klimaaktivisten-ins-Gericht-article23771324.html)?
11. Wenn Frage 10 bejaht wird, ist nach Einschätzung der Bundesregierung der in der Rechtswissenschaft gebräuchliche Begriff „Straftaten“ zutreffend für das, was Bundesminister Dr. Volker Wissing mit der Umschreibung „kriminelle Machenschaften“ meinte?
12. Wenn Frage 10 bejaht wird, könnte nach Einschätzung der Bundesregierung Bundesminister Dr. Volker Wissing mit „Grenze des Legitimen überschreiten“ auch rechtswidrige und schuldhaftige Handlungen gemeint haben, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklichen, das eine Strafdrohung beinhaltet?
13. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung die Gefahr, dass die Gruppe der „Letzten Generation“ vergleichbar mit der sogenannten Baader-Meinhof-Gruppe zu einer „Klima-RAF“ entwickeln könnte (vgl. www.merkur.de/politik/letzte-generation-dobrindt-illner-zdf-klima-kleber-blockade-raf-vergleich-92242127.html)?
17. Gab und gibt es Einladungen von Bundesministern oder Bundesministerien an weitere Gruppen, die zwar wie die „Letzte Generation“ mit „kriminellen Machenschaften“ (vgl. Frage 10) vorgehen, dieses aber kein Hinderungsgrund ist, seitens des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in sein Ministerium eingeladen zu werden?

Die Fragen 10 bis 13 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Strafrechtlich relevante Handlungen – darauf hat der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in der Vergangenheit wiederholt und auch bei diesem Gespräch ausdrücklich hingewiesen – sind nicht Teil des demokratischen Prozesses. Die Verfolgung strafrechtlich relevanter Handlungen gehört zu den Aufgaben der Strafverfolgungsbehörden.

14. Hält die Bundesregierung die Forderung der „Letzten Generation“ nach Einrichtung eines „Gesellschaftsrats“, in dem Maßnahmen zu erarbeiten sowie die damit verbundenen Gesetzesvorhaben in das Parlament einzubringen seien und die Regierung dort für die „nötige Überzeugungsarbeit“ sorgen solle (vgl. letztegeneration.de/forderungen/), mit Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) vereinbar?

Beteiligungsformate wie ein „Gesellschaftsrat“ können nicht die Diskussion und Entscheidungsfindung von im Grundgesetz definierten und demokratisch legitimierten Institutionen ersetzen. Die Vereinbarkeit eines „Gesellschaftsrats“ mit dem Grundgesetz würde von dessen Ausgestaltung im Einzelnen abhängen.

16. Gab und gibt es Einladungen weiterer Bundesminister oder Bundesministerien an die Gruppe „Letzte Generation“?

Nein.

18. Beabsichtigt der Bundeskanzler oder das Bundeskanzleramt, eine Einladung an die Gruppe „Letzte Generation“ nach dem aus deren Sicht „konstruktiven und ergebnisreichen“ Gespräch mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, auszusprechen (vgl. www.fr.de/politik/ergiebiger-gespraech-zwischen-wissing-und-letzter-generation-jetzt-ist-der-kanzler-gefragt-92250162.html)?

Nein.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/7281 –**

Sperrung eines ehemaligen Autobahnteilstücks durch das Land Berlin nach Übertragung durch den Bund

Vorbemerkung der Fragesteller

Die ehemalige Autobahn 104 (A 104) in Berlin wurde zum 1. Januar 2006 zu einem Ast der A 100 herabgestuft. Sie hat deshalb keine eigene Nummer mehr, die sie als eigenständige Autobahn ausweist. Die Autostraße wird heute als Teilstück (Abzweig Steglitz) der A 100 nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStG) geführt.

Ein südliches, ca. 1 384 Meter langes Teilstück zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Schildhornstraße (Kilometrierung 1,210 bis 2,594) einschließlich der Überbauung Schlangenbader Straße der ehemaligen A 104 wurde auf Grundlage des § 2 Absatz 4 und 6 des Bundesfernstraßengesetzes mit Wirkung ab 25. März 2006 zur Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz abgestuft. Die Baulast liegt seither beim Land Berlin (vgl. Amtsblatt für Berlin, 56. Jg., Nr. 13, 24. März 2006, S. 1046). Der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung war Wolfgang Tiefensee; Ingeborg Junge-Reyer war seinerzeit Stadtentwicklungssenatorin im Land Berlin.

Zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz führt die zur Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter abgestufte ehemalige Autobahn durch die denkmalgeschützte „Überbauung Schlangenbader Straße“. Seit dem 20. April 2023 sind die Einfahrten zum Tunnel Schlangenbader Straße im Verlauf der ehemaligen A 104 gesperrt (vgl. www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/verkehr-gefaehrlicher-autobahntunnel-schlangenbader-tunnel-in-berlin-wilmersdorf-er-bleibt-wohl-fuer-immer-gesperrt-li.356684). Die Sperrung erfolgte aufgrund von Ausstattungsdefiziten, die durch Ausfälle der vorhandenen Ausrüstung verstärkt wurden (vgl. Antwort des Senats von Berlin auf eine Schriftliche Anfrage, Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 19/15589).

1. Auf wessen Veranlassung gab es eine Übertragung des südlichen ehemaligen Autobahnteilstücks gemäß § 2 Absatz 4 und 6 FStrG vom Bund auf das Land Berlin?
2. Nach welchem Verfahren gelangte das Land Berlin in den Besitz des in Rede stehenden ehemaligen Autobahnabschnitts zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz?

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

Die im Jahr 2006 wirksam gewordene Abstufung der ehemaligen Autobahn 104 zwischen Mecklenburgischer Straße und Breitenbachplatz erfolgte seinerzeit im Einvernehmen zwischen dem Land Berlin und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach § 2 des Bundesfernstraßengesetzes.

3. Gab es eine Ausgleichszahlung seitens des Landes Berlin für die Übertragung des ehemaligen südlichen Autobahnteilstücks zwischen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz, und wenn ja, wie hoch war der Ausgleichsbetrag?
4. Gab es vor der Übertragung eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands des Tunnelbauwerks durch Behörden des Bundes?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands des Tunnelbauwerks durch das Land Berlin gab?
6. Sollte durch Behörden des Bundes oder des Landes Berlin eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands gemacht worden sein, wie wurde der Zustand des Tunnelbauwerks zum Zeitpunkt der Übertragung im Jahr 2006 beurteilt?
7. Gab es seitens des Landes Berlin gegenüber dem Bund Zusagen über das Einhalten baulicher Unterhaltungsstandards des ehemaligen südlichen Autobahnteilstücks, insbesondere des Tunnelbauwerks, die offenkundig unterblieben sind, und wenn ja, wie wurden diese seitens des Bundes überprüft?
8. Sollte der Bund keine Vereinbarung zur Durchführung von adäquaten Instandhaltungsmaßnahmen für dieses Teilstück mit dem Land Berlin getroffen haben, gab es nach Kenntnis der Bundesregierung keine dahin gehende Bewertung im zuständigen Bundesministerium, dass nach einer Übertragung an das Land Berlin durch unterlassene Instandhaltung ein erhebliches Risiko einer Sperrung des Tunnelbauwerks besteht?

Die Fragen 3 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort des Senats von Berlin vom 22. Mai 2023 zur Schriftlichen Frage 5 der Abgeordneten Dr. Kristin Brinker und Rolf Wiedenhaupt auf Bundestagsdrucksache 19/15720 wird verwiesen. Ausgleichszahlungen waren somit nicht erforderlich.

Die Unterhaltung der ehemaligen A 104 war und ist nach Abstufung Aufgabe des für städtische Straßen zuständigen Landes Berlin.

9. Würde das in Rede stehende südliche Autobahnteilstück, heute eine Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz, nach Kenntnis der Bundesregierung nach einer baulichen Instandsetzung weiterhin die Voraussetzungen des § 1 Absatz 3 FStrG erfüllen, sodass es nach § 3a FStrG wieder zu einer Autobahn aufstufbar wäre?

Für die Zukunft dieser städtischen Straße ist allein das Land Berlin zuständig.

10. Hält die Bundesregierung das nördliche Autobahnteilstück der ehemaligen A 104, das heute als Abzweig Steglitz der A 100 gilt und zwischen den Anschlussstellen Berliner Straße und Mecklenburgische Straße liegt, für verkehrlich entbehrlich oder verkehrlich weiterhin notwendig?

Die Bundesregierung hält den Abzweig Steglitz der A 100 als Bundesautobahn weiterhin für verkehrlich notwendig.

11. Sind der Bundesregierung Initiativen des Landes Berlin für eine Übertragung auch dieses Teilstücks vom Bund auf das Land mit dem Ziel der Umwidmung zu einer Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz und einem dann möglichen Rückbau bekannt?
12. Sollte es Bestrebungen des Landes Berlin geben, auch das nördliche Teilstück zwischen Berliner Straße und Mecklenburgische Straße übertragen zu erhalten, hat die Bundesregierung nach den Erfahrungen mangelnder Instandhaltung nach einer Übertragung bereits (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) eine Festlegung getroffen, die eine Übertragung an das Land Berlin ausschließt?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind derartige Initiativen oder Bestrebungen des Landes Berlin nicht bekannt.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Mike Moncsek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/7684 –**

Autobahnbaustellen in Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Januar 2021 liegen Planung, Bau, Betrieb, Erhalt, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in der Hand der Autobahn GmbH des Bundes. Die Ausgestaltung ist dabei derart, dass der Gesellschafter weitreichende Möglichkeiten hat und in den operativen Bereich der Gesellschaft einwirken kann (www.autobahn.de/die-autobahn/autobahnreform).

In einer Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages wird ausgeführt, dass im Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen vier Baubetriebsformen (BF) definiert sind: BF 1: Normale Tagesschicht, BF 2: Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts, BF 3: Arbeiten nur nachts, BF 4: Arbeiten rund um die Uhr (24 Stunden). Dazu wird eine weitere abschließende Zuordnung der praktisch durchgeführten Betriebsformen zu den Betriebsformen nach dem Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement angegeben. Hier werden BF 2 in IIa (Verlängerte Tagesschicht [10 h/d]) und IIb (Verlängerte Tagesschicht [12 h/d]) sowie BF 4 in IVa (Zweischichtbetrieb [2× 9 h/d]) und IVb (Dreischichtbetrieb [3× 8 h/d]) unterteilt (www.bundestag.de/resource/blob/556536/c4225f329ec8b13e91171cfc84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Die an den Deutschen Bundestag übermittelte Ursprungsdatei ermöglichte keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 28. Juli 2023 übermittelt.

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

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Sachsen nun vollständig bei der Autobahn GmbH des Bundes, wenn nein, wann wird der Transfer der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes abgeschlossen sein, und wenn ja, wann wurde der Transfer der Verantwortung an die Autobahn GmbH des Bundes abgeschlossen?

Die Verantwortung für Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen in Sachsen liegt seit dem 1. Januar 2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes. Dies umfasst auch die Verantwortung für Baustellen auf Bundesautobahnen. Die Bundesstraßen waren nicht von der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung umfasst und werden weiterhin in Auftragsverwaltung durch das Land geführt.

2. Haben sich durch den Übergang der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes in Sachsen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?

Ja.

Generell können Bauprogramme und strategische Entwicklungen nach einheitlichen Kriterien bundessweit entwickelt, umgesetzt und überwacht werden. Gleiches gilt für die Koordination von Baumaßnahmen im Autobahnnetz. Gerade bei der Durchführung von erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen plant und baut die Autobahn GmbH des Bundes Ländergrenzen übergreifend.

3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
4. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
6. Wie viele Kilometer (km) Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in den letzten zehn Jahren in Sachsen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
8. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zehn Jahren Baustellen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Sachsen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km; 2 bis 4 km; länger als 4 km gruppieren)?
9. Wie lange war in den letzten zehn Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Sachsen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?

10. Wie lange war in den letzten zehn Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Sachsen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr; 1 bis 2 Jahre; länger als 2 Jahre gruppieren)?

Die Fragen 3 und 4 sowie 6 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung werden dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geplante Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen mit erforderlichen Verkehrsbeschränkungen ab einer Dauer von vier Kalendertagen gemeldet. Hierbei erfolgt ausschließlich eine Differenzierung zwischen den Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 gemäß Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement (Veröffentlichung: 2011). Eine Beschreibung des Schichtbetriebs, wie im Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft V 272 dargestellt (z. B. BF2 in IIa und IIb), ist nicht Gegenstand der Baubetriebsplanung und liegt der Bundesregierung folglich nicht vor.

Bundesstraßen sind nicht Bestandteil der Baubetriebsplanung. Die Bundesregierung hat daher keine Kenntnis über geplante Arbeitsstellen auf Bundesstraßen.

Die Vorlage meldepflichtiger Arbeitsstellen (ab einer Dauer von vier Kalendertagen) erfolgte bis zum 31. Dezember 2020 quartalsweise und länderspezifisch in Listenform durch die Auftragsverwaltungen der Länder. Mögliche Mehrfachnennungen einer gemeldeten Arbeitsstelle sind z. B. auf neue Verkehrsführungen unter geänderten Randbedingungen oder mehrjährige Baumaßnahmen zurückzuführen. Die gemeldete Länge einer Gesamtbaumaßnahme kann ggf. mehrere Baulose und -phasen umfassen, die nicht gleichzeitig eingerichtet sein müssen.

Als Folge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung obliegt die Verantwortung der Vorlage meldepflichtiger Arbeitsstellen im Rahmen der Baubetriebsplanung seit dem 1. Januar 2021 bis auf Weiteres im Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH des Bundes. Aufgrund der Struktur und Organisation der Autobahn GmbH mit einer in Berlin angesiedelten Zentrale sowie u. a. zehn Niederlassungen erfolgt ab diesem Zeitpunkt die Meldung von Arbeitsstellen niederlassungsspezifisch und in Abhängigkeit der Niederlassungen über die Ländergrenzen hinaus. Neben des Zuständigkeitswechsels im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung wurde die manuelle Übermittlung meldepflichtiger Arbeitsstellen in Listenform zum 1. Mai 2021 durch eine automatisierte Meldung über das sogenannte Verkehrsanalyse-System (VAS) – ein webbasiertes IT-System – abgelöst. Infolge der unterjährigen Umstellung des Meldeverfahrens liegen für das Jahr 2021 sowohl Meldungen in Listenform als auch im VAS vor, sodass für das Jahr 2021 – auch begründet durch den Zuständigkeitswechsel – kein adäquater Vergleich zu den Vorjahren möglich ist.

Es wird auf die Anlagen 1 und 2* verwiesen.

Die Anlage 1 bezieht sich ausschließlich auf die Meldungen der Auftragsverwaltungen der Länder, sodass länderspezifische Angaben vorliegen. Die Anlage 2 bezieht sich auf Meldungen der Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes, die teilweise länderübergreifend sind.

* Von einer Drucklegung der Anlagen wird abgesehen. Diese sind auf Bundestagsdrucksache 20/8018 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

5. Wie viel Zeit verging in den letzten zehn Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?

Die Auftragsverwaltungen der Länder sowie die Autobahn GmbH des Bundes sind grundsätzlich dazu angehalten, den Zeitraum zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung so kurz wie möglich zu halten. Konkrete Informationen zum Zeitraum zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung liegen der Bundesregierung nicht vor.

Land: SN

Jahr	Frage: 3				Frage: 4				Frage: 6				Frage: 7			
	Anzahl eingerichteter Baustellen (Bezug: Baubeginn)				Anzahl abgeschlossener Baustellen (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				fertiggestellte Baustellenstrecke [km] (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				durchschnittliche Baustellenlänge [km] (Bezug: Baubeginn)			
	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4
2012		18				17				116,68				6,51		
2013		17				16				33,93				2,05		
2014		7				7				26,09				3,73		
2015		5		1		4		1		34,09		0,45		6,90		0,45
2016		18		1		17		1		46,06		2,87		2,75		2,87
2017		9	1			9	1			27,56	0,45			3,06	0,45	
2018		9				9				40,92				4,55		
2019		2		2		2		2		8,74		7,85		4,37		3,93
2020		6		1		6		1		32,32		0,30		5,39		0,30
2021 - 1. Teil		12				12				33,32				2,78		

Jahr	Frage: 8										Frage: 9					
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)										durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle [Tage] (Bezug: Baubeginn)					
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4			BF 1	BF 2	BF 3	BF 4
≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km					
2012			14	1	3								150			
2013			13		4								94			
2014			3		4								102			
2015			1		4				1				134		37	
2016			10	2	6					1			126		40	
2017			4	3	2	1							75	5		
2018			1	4	4								120			
2019			1		1				1		1		156		99	
2020				3	3				1				103		16	
2021 - 1. Teil			7	3	2								138			

Jahr	Frage: 10											
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)											
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4		
≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	
2012			18									
2013			17									
2014			7									
2015			5						1			
2016			17		1				1			
2017			9			1						
2018			9									
2019			2						2			
2020			6						1			
2021 - 1. Teil			12									

Niederlassung: Bayern Nord+Sued (Hinweis: Die Arbeitsstellenmeldungen im Zuständigkeitsbereich der NL Südbayern erfolgen organisatorisch durch die NL Nordbayern)

Jahr	Frage: 3				Frage: 4				Frage: 6				Frage: 7			
	Anzahl eingerichteter Baustellen (Bezug: Baubeginn)				Anzahl abgeschlossener Baustellen (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				fertiggestellte Baustellenstrecke [km] (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				durchschnittliche Baustellenlänge [km] (Bezug: Baubeginn)			
	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4
2021	3	91	11	9	1	61	9	7	3,00	219,03	67,19	29,12	2,25	3,68	6,32	3,55
2022	4	94	17	16	3	67	16	16	5,38	232,94	93,17	35,60	1,66	3,72	5,55	2,23

Jahr	Frage: 8												Frage: 9					
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)												durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle [Tage] (Bezug: Baubeginn)					
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4			BF 1	BF 2	BF 3	BF 4		
≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km				
2021	1	2		38	22	31	5		6	3	2	4	135	278	19	232		
2022	3	1		34	21	39	6	4	7	8	5	3	198	203	23	30		

Jahr	Frage: 10											
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)											
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4		
≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	
2021	3			71	8	12	11			7	1	1
2022	3	1		75	16	3	17			16		

Niederlassung: Ost

Jahr	Frage: 3				Frage: 4				Frage: 6				Frage: 7			
	Anzahl eingerichteter Baustellen (Bezug: Baubeginn)				Anzahl abgeschlossener Baustellen (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				fertiggestellte Baustellenstrecke [km] (Jahr Baubeginn $\hat{=}$ Jahr Ende)				durchschnittliche Baustellenlänge [km] (Bezug: Baubeginn)			
	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4	BF 1	BF 2	BF 3	BF 4
2021																
2022		3				0				0				5,19		

Jahr	Frage: 8												Frage: 9			
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)												durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle [Tage] (Bezug: Baubeginn)			
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4			BF 1	BF 2	BF 3	BF 4
	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km	≤ 2 km	2-4 km	> 4 km				
2021																
2022				1		2								676		

Jahr	Frage: 10											
	Anzahl Baustellen (Bezug: Baubeginn)											
	BF 1			BF 2			BF 3			BF 4		
	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre	≤ 1 Jahr	1-2 Jahre	> 2 Jahre
2021												
2022				1	1	1						

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/7882 –**

Ausbildung, Nichtbestehensquoten und Stellenbesetzung bei Lokführern und anderen betriebswichtigen Bahnberufen

Vorbemerkung der Fragesteller

In Deutschland besteht seit längerer Zeit ein akuter Mangel an Lokführern, der zu Zugausfällen und Verspätungen bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) führt (www.spiegel.de/karriere/deutsche-bahn-zugausfaelle-wegen-lokfuehrermangel-werden-anhalten-a-1281562.html). Doch auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) weisen einen Mangel an Lokführern auf (www.meinezugunft.de/fachkraeftemangel-im-eisenbahn-sektor/).

Auch in anderen Bahnberufen gibt es einen Personalmangel, der zu Problemen führt (www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-neueinstellungen-beschaefigte-101.html). In einigen Regionen sorgt ein Mangel an Fahrdienstleitern in erheblichem Umfang für Zugausfälle (www.mz.de/mitteldeutschland/sachsen-anhalt/dauerbaustellen-ausfaelle-havarien-wie-verlasslich-ist-die-bahn-3645845?reduced=true). Personalengpässe bestätigt ebenso die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Personalengpässe als Ursache von Bahnverspätungen“ der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/6124.

Die Unternehmen der DB AG versuchen unter anderem durch Anwerbung von Quereinsteigern, diesem Mangel zu begegnen, insbesondere für den Beruf des Lokführers (karriere.deutschebahn.com/karriere-de/Suche/Quereinsteiger-in-fuer-Umschulung-zum-zur-Lokfuehrer-in-9961852). Auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen bilden Lokführer aus (www.spiegel.de/karriere/nordwestbahn-zuege-fahren-nicht-weil-lokfuehrer-durch-die-pruefung-rasseln-a-d025c7f-1e85-4b3c-8dbf-92a33e2b52c6). Ergänzend dazu gibt es bundesweit eine Reihe von Schulen, die Lokführer ausbilden (hsl-akademie.de/lokfuehrer-werden/; tex-rail-training.com/alle-kurse/kurse-deutschland/; www.laenderbahn.com/firmenkunden/eisenbahnschule/; www.bockauflok-sbh.de/).

Wie der NDR im März berichtete, fällt mehr als die Hälfte der Schüler der Nordwestbahn bei der Lokführerprüfung durch (www.ndr.de/fernsehen/sendungen/niedersachsen_1800/Lokfuehrermangel-Zugausfaelle-bei-Nordwestbahn,ndsmag50714.html). Zwei Bahnlinien der Nordwestbahn werden seitdem, weil weiterhin Lokführer fehlen, mit Busverkehr betrieben. Laut dem Unternehmen sei vor allem der Theorieteil der Prüfung sehr anspruchsvoll (www.spiegel.de/karriere/nordwestbahn-zuege-fahren-nicht-weil-lokfuehrer-durch-die-pruefung-rasseln-a-d025c7f-1e85-4b3c-8dbf-92a33e2b52c6).

iegel.de/karriere/nordwestbahn-zuege-fahren-nicht-weil-lokfuehrer-durch-die-pruefung-rasseln-a-dd025c7f-1e85-4b3c-8dbf-92a33e2b52c6).

Hinsichtlich der Personalgewinnung geht die Deutsche Bahn AG neue Wege: So bietet die Deutsche Bahn seit wenigen Jahren Kurse für Flüchtlinge an. Die Voraussetzung für geflüchtete Personen, eine Umschulung unter anderem zum Lokführer zu durchlaufen, ist eine vorhergehende Berufstätigkeit. Im Zuge dieser Umschulungen finden zudem Sprachqualifizierungskurse auf B2-Niveau statt (www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-startet-Beratungs-und-Jobprogramm-fuer-Gefluechtete-aus-der-Ukraine-7523352; www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-bietet-berufliche-Zukunft-fuer-Gefluechtete-6865126).

1. Wie viele Personen befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG in einer
 - a) dualen Ausbildung zum Lokführer,
 - b) Umschulung oder sonstigen Maßnahme mit Ausbildungsziel Lokführer,
 - c) dualen Ausbildung zum Fahrdienstleiter,
 - d) Umschulung oder sonstigen Maßnahme mit Ausbildungsziel Fahrdienstleiter,
 - e) dualen Ausbildung zu einem anderen für den Bahnbetrieb erforderlichen Beruf, bei dem Personalengpässe bestehen (bitte nach Berufen auflisten),
 - f) Umschulung oder sonstigen Maßnahme zu einem anderen für den Bahnbetrieb erforderlichen Beruf, bei dem Personalengpässe bestehen, als Ausbildungsziel (bitte nach Berufen auflisten)

(bitte die Entwicklung in den Fragen 1a bis 1f jeweils für die letzten zehn Jahre aufschlüsseln)?

Die Anzahl an Auszubildenden seit 2018 können nachstehender Tabelle entnommen werden. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) können frühere Daten nicht systemisch ausgewertet werden.

Anzahl an Auszubildenden nach (Ziel-)Fokusberufen

(Ziel-) Fokusberuf nach Übernahme	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023 ²
Lokführende	1.163	1.375	1.585	1.718	1.776	1.528
Stellwerkbereich ¹	1.225	1.518	1.735	1.836	1.831	1.377
Zugbegleitdienst	364	386	439	410	393	312
Instandhaltung	3.925	4.144	4.398	4.587	4.787	3.941
Mitarbeitende für Bauprojekte	56	59	56	57	58	48

¹ i. W. Fahrdienstleitende

² Der Bestand an Auszubildenden ist im Monat Juni stets niedrig, da bereits ein Großteil des 3. Lehrjahres ausgelernt hat und die Neueinstellungen erst ab dem Monat September erfolgen.

Umschulungen werden im Herbst dieses Jahres konzernweit erstmalig bei der DB AG gestartet. Daher gibt es hierzu derzeit keine Angaben zu Teilnehmenden. Eine Ausnahme bildet eine Umschulungsklasse für Geflüchtete, die im Zuge eines durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg initiierten Mo-

dellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern“ eingerichtet wurde.

Als sonstige Maßnahme fungiert bei der DB AG eine sogenannte Funktionsausbildung (FA). Die FA ist eine innerbetriebliche Ausbildung. Dabei werden die Kenntnisse vermittelt, die für eine bestimmte Funktion erforderlich sind. Menschen mit einer dualen Ausbildung in eisenbahnfernen Berufen erweitern mit der Funktionsausbildung ihr Einsatzspektrum und ihre beruflichen Möglichkeiten.

Anzahl an Teilnehmenden in der Funktionsausbildung nach Fokusberufen

Fokusberufe	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023
Lokführende	836	1.208	1.491	1.217	981	694
Stellwerkbereich ¹	787	1.219	1.131	916	811	641
Zugbegleitdienst	398	644	331	315	402	338
Instandhaltung	103	238	682	421	590	354
Mitarbeitende für Bauprojekte	25	81	45	63	110	48

¹ i. W. Fahrdienstleitende

2. Wie viele Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2018 bis einschließlich 2023 (soweit Daten bereits verfügbar) bei den Unternehmen der Deutschen Bahn AG eine Ausbildungsmaßnahme in einem der in Frage 1 erfragten Berufe beendet; bitte jeweils nach folgenden Gesichtspunkten aufschlüsseln:
 - a) Beruf,
 - b) Art der Ausbildung (duale Ausbildung, Umschulung oder sonstige Maßnahme),
 - c) Jahr der Beendigung der Ausbildung,
 - d) Art der Beendigung der Ausbildung (Abbruch, Wechsel des Ausbildungsberufs, erfolgreiche Beendigung, erfolglose Beendigung nach Nichtbestehen der Prüfung, Sonstiges),
 - e) Staatsangehörigkeit des Auszubildenden?

Beendigung Ausbildung / Funktionsausbildung FA

Fokusberufe	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023
Lokführende						
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung mit Übernahme	309	264	294	329	419	150
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung ohne Übernahme + „Nichtbestehende“ ¹	58	48	45	76	90	36
Auszubildende: Abbruch	51	57	65	93	84	23
Teilnehmende FA: erfolgreiche Beendigung ²	650	946	1.095	854	331	
Teilnehmende FA: Abbruch ²	186	262	395	343	185	
Stellwerkbereich ³						
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung mit Übernahme	297	297	379	423	516	366

Fokusberufe	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung ohne Übernahme + „Nichtbestehende“ ¹	45	36	57	75	112	54
Auszubildende: Abbruch	60	54	80	86	107	30
Teilnehmende FA: erfolgreiche Beendigung ²	653	993	867	667	469	
Teilnehmende FA: Abbruch ²	134	224	258	246	159	
Zugbegleitdienst						
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung mit Übernahme	102	109	96	126	127	66
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung ohne Übernahme + „Nichtbestehende“ ¹	20	22	31	24	20	11
Auszubildende: Abbruch	20	19	20	24	19	2
Teilnehmende FA: erfolgreiche Beendigung ²	350	573	306	284	328	
Teilnehmende FA: Abbruch ²	48	71	25	31	62	
Instandhaltung						
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung mit Übernahme	841	884	905	929	984	652
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung ohne Übernahme + „Nichtbestehende“ ¹	129	132	151	185	202	134
Auszubildende: Abbruch	146	195	197	180	239	97
Teilnehmende FA: erfolgreiche Beendigung ²	84	211	613	346	378	
Teilnehmende FA: Abbruch ²	18	26	67	48	82	
Mitarbeitende für Bauprojekte						
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung mit Übernahme	11	10	16	18	11	8
Auszubildende: erfolgreiche Beendigung ohne Übernahme + „Nichtbestehende“ ¹	2	1	3	2	5	2
Auszubildende: Abbruch	2	4	3	2	1	0
Teilnehmende FA: erfolgreiche Beendigung ²	24	65	39	50	61	
Teilnehmende FA: Abbruch ²	0	9	6	8	8	

¹ Nach Auskunft der DB AG kann systemisch nicht belastbar für den gesamten DB Konzern zwischen Auszubildenden unterschieden werden, die die duale Berufsausbildung final nicht bestanden haben bzw. sich nach einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung gegen eine Übernahme im DB Konzern entscheiden.

² Für 06/2023 nicht zielführend, da die Funktionsausbildungen länger als 6 Monate dauern.

³ i. W. Fahrdienstleitende

Die Staatsangehörigkeit der Auszubildenden wird seitens der DB AG mit Blick auf die erfragten Kriterien nicht statistisch erhoben.

- Wie viele der in Frage 2 erfragten Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung ihre Ausbildung, Umschulung oder sonstige Maßnahme im Rahmen von Programmen der Deutschen Bahn AG für Flüchtlinge (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) durchgeführt (bitte jeweils nach denselben Kriterien wie in Frage 2 aufschlüsseln)?

Eine systemische Auswertung nach Personen „mit Fluchthintergrund“ ist nicht möglich, da dieser nicht erfasst wird.

Aus der in der Antwort zu Frage 1 genannten Umschulungsklasse für Geflüchtete zur bzw. zum Lokführenden (EiB LT) bestanden von 16 Teilnehmenden (u. a. aus Iran, Syrien, Pakistan) zwölf Personen alle drei erforderlichen Prüfungen zur Aufnahme der Tätigkeit als Lokführende (IHK-Prüfung, Triebfahrzeugführerschein, Zusatzbescheinigung).

4. Wie viele der in der Frage 2 erfragten Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfung endgültig nicht bestanden, weil sie (evtl. unter anderem) den Theorieteil der Prüfung nicht bestanden haben; bitte in absoluten Zahlen sowie in Prozent derjenigen, die die Prüfung nicht bestanden haben, angeben und nach folgenden Gesichtspunkten aufschlüsseln:
 - a) Beruf,
 - b) Art der Ausbildung (duale Ausbildung, Umschulung oder sonstige Maßnahme),
 - c) Jahr der Beendigung der Ausbildung,
 - d) Staatsangehörigkeit des Auszubildenden?

Nach Auskunft der DB AG werden die erfragten Kriterien für den gesamten DB Konzern nicht systemisch erfasst.

5. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung die sprachliche Qualifikation, die ein Ziel der Ausbildungsmaßnahmen für Flüchtlinge ist, ebenfalls geprüft? Wenn ja, in welcher Form wird diese Qualifikation geprüft, und welche Prüfungsergebnisse werden hierbei im Durchschnitt erzielt (bitte ggf. nach Berufen und Art der Ausbildung differenzieren)?
6. Wenn es im Sinne von Frage 5 eine Prüfung der Sprachqualifikation von Auszubildenden gibt, führt dann nach Kenntnis der Bundesregierung das Nichtbestehen der Prüfung der Sprachqualifikation zum Nichtbestehen der gesamten Abschlussprüfung bzw. Ausbildung (bitte ggf. nach Berufen und Art der Ausbildung differenzieren)?
7. Insoweit laut Antwort zu Frage 6 eine Prüfung bezüglich der Sprachqualifikation für den Erfolg einer Maßnahme mitentscheidend ist, wie viele der in der Frage 2 erfragten Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfung endgültig nicht bestanden, weil sie (evtl. unter anderem) das erforderliche Sprachniveau nicht erreicht haben (bitte in absoluten Zahlen sowie in Prozent derjenigen, die sich einer Prüfung bezüglich der Sprachqualifikation stellen mussten, angeben und nach folgenden Gesichtspunkten aufschlüsseln:
 - a) Beruf,
 - b) Art der Ausbildung [duale Ausbildung, Umschulung oder sonstige Maßnahme],
 - c) Jahr der Beendigung der Ausbildung)?

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

Nach Auskunft der DB AG muss ein Prüfungsnachweis über die sprachliche Qualifikation bereits vor Beginn der Ausbildungsaufnahme vorgelegt werden. Die Voraussetzung der Aufnahme einer beruflichen Qualifizierung bei der DB AG ist der Nachweis über ein Deutschniveau von mindestens B2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens.

8. Welche durchschnittliche Ausbildungsreife weisen nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechend dem Urteil der Deutschen Bahn jene Personen auf, die eine Berufsausbildung bzw. Ausbildungsmaßnahme bei der Deutschen Bahn beginnen (bitte jeweils nach den sechs am häufigsten vertretenen Staatsangehörigkeiten unter den Auszubildenden aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Voraussetzung für die Aufnahme einer beruflichen Erstausbildung ein nachgewiesener Schulabschluss. Eine statistische Auswertung nach Staatsangehörigkeit der Auszubildenden erfolgt nicht.

9. Wie lange befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung Personen, die eine Berufsausbildung bzw. Ausbildungsmaßnahme bei der Deutschen Bahn nicht erfolgreich beenden, im Durchschnitt in dieser Ausbildung, und welche Kosten für die Deutsche Bahn sowie die öffentliche Hand entstehen hierdurch jährlich (bitte nach Berufen und Art der Ausbildung differenzieren)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgt im Falle eines Ausbildungsabbruchs dieser überwiegend vor Vollendung des ersten Ausbildungsjahres. Zu damit verbundenen Kosten kann systemisch keine belastbare Aussage für den gesamten DB Konzern getroffen werden.

Durchschnittliche Dauer bis Abbruch einer Berufsausbildung / Funktionsausbildung (FA)

Fokusberufe	Durchschnittliche Dauer in Monaten bis zum Abbruch
Lokführende	
Auszubildende	8
Teilnehmende FA	6
Stellwerkbereich ¹	
Auszubildende	8
Teilnehmende FA	5
Zugbegleitdienst	
Auszubildende	8
Teilnehmende FA	3
Instandhaltung	
Auszubildende	11
Teilnehmende FA	4
Mitarbeitende für Bauprojekte	

Auszubildende	2
Teilnehmende FA	5

¹ i. W. Fahrdienstleitende

10. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der DB-eigenen Kurse für Flüchtlinge bzw. Migranten seit deren Bestehen für die Deutsche Bahn sowie für die öffentliche Hand entstanden (bitte jeweils nach Jahren seit Bestehen der Flüchtlingskurse und Flüchtlingsprogramme sowie insgesamt für die Deutsche Bahn und den Bund aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind Kosten von rund 400 000 Euro seit 2015 für zusätzliche Sprachkurse angefallen.

11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Lokführer und Fahrdienstleiter in Altersteilzeit in den Unternehmen der Deutschen Bahn in den Jahren von 2018 bis einschließlich 2023 entwickelt, und welche Arbeitszeitmodelle werden von diesen Mitarbeitern bevorzugt (bitte jeweils unterschieden nach Beruf und Jahren sowie Umfang der reduzierten Arbeitszeit ausweisen)?

Lokführende und Fahrdienstleitende in Altersteilzeit

Fokusberufe ¹	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023
Lokführende	Detailebene ist		24	7	13	9
Stellwerkbereich ²	nicht mehr verfügbar		9	9	10	2

¹ Basis: Mitarbeitende, die aus dem aktiven Personalbestand in die Freistellungsphase der Altersteilzeit wechseln.

² i. W. Fahrdienstleitende

Die Lokführenden und Fahrdienstleitenden nutzen das sogenannte Blockzeitmodell mit einer Arbeits- und einer Freistellungsphase.

12. Wie viele Stellen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2018 bis einschließlich 2023 in einem der in Frage 1 erfragten Berufe in den Unternehmen der Deutschen Bahn nicht (wieder) besetzt bzw. abgeschafft, und wie viele Mitarbeiter in diesen Berufen schieden im selben Zeitraum durch Frühverrentung bzw. Vorruhestand aus dem Dienst aus (bitte in absoluten und relativen Zahlen sowie unterschieden nach Beruf und Jahren ausweisen)?

Die DB AG baut seit Jahren kontinuierlich Personal auf. Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/6124 verwiesen.

In den erfragten Fokusberufen ist im Zeitraum von 2018 bis Juni 2023 außer im Stellwerkbereich (i. W. Fahrdienstleitende) ein Aufwuchs der Stellen zu beobachten.

Personalbestand in VZP¹

Fokusberufe	12/2018	6/2023	Delta 6/23 zu 12/18
Lokführende	18.100	18.900	+800

Stellwerkbereich ²	14.800	14.700	-100
Zugbegleitdienst	10.900	12.000	+1.100
Instandhaltung	37.700	40.900	+3.200
Mitarbeitende für Bauprojekte	9.400	13.800	+4.400

¹ Vollzeitpersonale, inkl. Zeitarbeitnehmende, gerundet

² i. W. Fahrdienstleitende

Frühverrentung / Vorruhestand

Fokusberufe ¹	12/2018	12/2019	12/2020	12/2021	12/2022	6/2023
Lokführende						
Frühverrentung			150	202	220	121
Vorruhestand			0	0	0	0
Stellwerkbereich ²						
Frühverrentung			240	289	238	104
Vorruhestand			0	4	0	0
Zugbegleitdienst						
Frühverrentung		Detailenebene ist nicht mehr verfügbar	84	127	92	39
Vorruhestand			0	0	0	0
Instandhaltung						
Frühverrentung			469	520	509	234
Vorruhestand			2	1	5	1
Mitarbeitende für Bauprojekte						
Frühverrentung			64	76	52	29
Vorruhestand			0	0	0	0

¹ Basis: Mitarbeitende, die aus dem aktiven Personalbestand in die Freistellungsphase der Altersteilzeit wechseln; Mitarbeitende, die vor Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze in den Ruhestand gegangen sind (Frühverrentung); Verbeamtete, die vor Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze in den Ruhestand gegangen sind (Vorruhestand)

² i. W. Fahrdienstleitende

13. Wie viele Mitarbeiter in einem der in Frage 1 erfragten Berufe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in der Jobbörse der Deutschen Bahn (DB JobService GmbH) als arbeitsuchend registriert, und wie viele Vermittlungen auf freie Stellen dieser Berufsgruppen wurden in den Jahren von 2018 bis einschließlich 2023 konzernintern realisiert (bitte die Zahl der verfügbaren Mitarbeiter sowie die Anzahl der freien Stellen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Berufen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG sind aus den gefragten Fokusberufen derzeit (Stand: Juli 2023) 548 Mitarbeitende bei der DB JobService GmbH (davon 149 aus dem Zugbegleitdienst, 80 aus der Instandhaltung, 131 aus dem Stellwerkbereich und 188 Lokführende) registriert.

Nach Auskunft der DB AG werden jährlich durchschnittlich rund 100 Mitarbeitende aus dem Bestand der DB JobService GmbH innerhalb des DB-Konzerns vermittelt. Eine detaillierte Aufschlüsselung in die jeweiligen vermittelten Zielberufsgruppen ist nicht möglich.

14. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2018 bis einschließlich 2023 im Rahmen der Ausbildung in Bahnberufen zu regelmäßigen Stundenausfällen oder gar Unterbrechungen der Ausbildung?

Wenn ja, in welchem Umfang kam es zu Stundenausfällen, und was waren die wesentlichen Gründe dafür (bitte jeweils unterschieden nach Ausbildungsgang, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Jahr ausweisen)?

Nein.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8191 –**

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2022

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2015 hat die Deutsche Bahn AG ihre sogenannte Stationsoffensive angekündigt. Aus Tausenden potenzieller zusätzlicher Haltepunkte sollten insgesamt 350 herausgesucht werden, die gebaut werden sollten. Ziel war es, rund 2 Millionen Bürgern einen Anschluss an den Regionalverkehr zu verschaffen (www.n-tv.de/ticker/Bahn-startet-Stationsoffensive-article14705576.html). Die Fraktion der AfD im Deutschen Bundestag hat sowohl in der 19. Wahlperiode als auch in der 20. Wahlperiode Kleine Anfragen zum Fortschritt und zur Finanzierung des Programms gestellt (Bundestagsdrucksachen 19/19172, 20/375, 20/4779). Die Antworten der Bundesregierung darauf haben ergeben, dass die DB Station&Service AG bis zum 31. Dezember 2019 keine einzige Station in Betrieb nehmen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20181) und dass im Jahr 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. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/668). Auch im Jahr 2021 konnten keine weiteren Stationen fertiggestellt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/5386). Folglich konnte von 350 Projekten bis Ende 2021 nur ein einziger Haltepunkt in Betrieb genommen werden.

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 2022 bis zum 31. Dezember 2022
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?

Die Planung und Realisierung von neuen Haltepunkten im Rahmen der Stationsoffensive setzt eine Einigung mit den Ländern über die Finanzierung voraus. Im Jahr 2022 ist im Rahmen der Stationsoffensive die Station Zweibrücken-Rosengarten in Rheinland-Pfalz fertiggestellt und mit der Planung der Stationen Rövershagen Karls Erlebnisdorf (Purkshof) in Mecklenburg-Vorpom-

mern sowie Straubing Hafen (ehem. Ittling Industriegebiet) in Bayern begonnen worden. Im Mai 2023 hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die neue Station Rövershagen Karls Erlebnisdorf (Purkshof) in Betrieb genommen. Ebenfalls im Mai 2023 erfolgte der Spatenstich für die Station Straubing Hafen, die Ende 2023 in Betrieb geht.

2. Für welche im Jahr 2022 fertiggestellten Haltepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung und Auskunft der DB Station&Service AG 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 2022 begonnenen Haltepunkte des Projekts „Stationsoffensive“ wird dies der Fall sein?

Die Zuständigkeit für Park-and-Ride-Plätze liegt bei den jeweiligen Gebietskörperschaften. Für die Station Zweibrücken-Rosengarten beabsichtigt die Stadt nach Information der DB Station&Service AG, eine Park-and-Ride-Anlage zu errichten.

3. Wie hoch liegen die Investitionskosten bei den im Jahr 2022 im Rahmen der „Stationsoffensive“ fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkten, und wie verteilen sich die jeweiligen Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG) und Ländern bzw. deren Bestellerorganisationen anteilig?

Für die Herstellung der Verkehrsstation Zweibrücken-Rosengarten beliefen sich die Investitionskosten auf ca. 1,25 Mio. Euro, die im Verhältnis von 75 Prozent durch das Land und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen wurden. Für die Station Rövershagen Karls Erlebnisdorf (Purkshof) beliefen sich die Investitionskosten auf rund 1,7 Mio. Euro, die im Verhältnis von 75 Prozent durch das Land und 25 Prozent durch die DB Station&Service AG getragen wurden.

4. Wie hoch war die Zahl der Halte an der im Dezember 2020 in Betrieb genommenen Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2022 nach Auskunft der DB Station & Service AG?

Im Jahr 2022 fanden rund 10 000 SPNV-Zughalte an der Station Coburg-Beiersdorf statt. Nach Angaben der DB AG lag die Zahl der täglich Reisenden im Jahr 2022 bei rund 100.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8234 –**

Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html) hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr untersucht, ob Elektrifizierungslücken im Güterverkehrsnetz bestehen, die geschlossen werden können. Dabei lag das Augenmerk erstens auf sogenannten Ausweichstrecken, die bei möglichen Störungen die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ermöglichen und damit die Widerstandsfähigkeit (Resilienz) des Schienennetzes stärken. Und zweitens wurde untersucht, wo es Elektrifizierungslücken von bundeseigenen Abschnitten der sogenannten ersten und letzten Meile gibt. Diese führen häufig dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgrund der kurzen fehlenden Elektrifizierungsabschnitte häufig über den gesamten Laufweg Dieselloks nutzen. Durch die Elektrifizierung kann der Anreiz erhöht werden, den gesamten Laufweg mit Elektrotraktion zu fahren.

Im Ergebnis sollen – ergänzend zum Bedarfsplan Schiene – acht zusätzliche Elektrifizierungen für den Güterverkehr sinnvoll sein:

- Neuburxdorf – Mühlberg (Streckennummer 6827),
- Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann (Streckennummer 2315),
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord (Streckennummer 1552),
- Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus (Streckennummer 2404),
- Gerstungen – Heimboldshausen/Untereibzbach (Streckennummer 6707),
- Borstel – Niedergörne (Streckennummer 6426),
- Oebisfelde – Glindenberg (Streckennummer 6409),

- Bremerhaven – Rotenburg (Streckennummern 1300 und 1711).

Die Wirtschaftlichkeit der vier erstgenannten Vorhaben steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber ihre zu Beginn der Untersuchung bekundete Bereitschaft, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, verbindlich umsetzen (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile).

1. Stehen die genannten acht Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) Netz AG?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden sich folgende Streckenabschnitte bzw. Strecken im Eigentum der DB Netz AG:

- Streckenabschnitt Neuburxdorf bis km 6,7,
VzG 6827 (Neuburxdorf – Mühlberg, Streckennummer 6827),
- Streckenabschnitt Duisburg Hochfeld Süd bis km 5,2
VzG 2315, (Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann, Streckennummer 2315),
- Streckenabschnitt Wilhelmshaven Ölweiche bis km 15,2,
VzG 1552, (Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, Streckennummer 1552),
- Streckenabschnitt Tiefenbroich bis km 13,5,
VzG 2404, (Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus, Streckennummer 2404),
- Streckenabschnitt Gerstungen bis km 18,7,
VzG 6707 (Gerstungen – Heiboldshausen/Unterebreizbach, Streckennummer 6707),
- Streckenabschnitt Borstel bis km 6,1,
VzG 6426 (Borstel – Niedergörne, Streckennummer 6426),
- Strecke Oebisfelde – Glindenberg (Streckennummer 6409).

Bei der Strecke Bremerhaven – Rotenburg handelt es sich um eine nicht bundeseigene Strecke, die sich nicht im Eigentum der DB Netz AG befindet.

2. Ist über die Elektrifizierung der genannten acht Strecken positiv entschieden worden, und wenn ja, wann wird das jeweilige Planfeststellungs- bzw. Planänderungsverfahren begonnen, und wann ist ggf. mit dessen Abschluss zu rechnen (bitte einzeln auflisten)?

Die acht Strecken wurden einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Im Ergebnis hat sich erwiesen, dass diese zusätzlichen Elektrifizierungsmaßnahmen für den Güterverkehr sinnvoll sind.

Die Wirtschaftlichkeit der Strecken Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann, Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken bzw. die Umsetzung eines Betriebskonzeptes z. B. durch Umspannung auf alternative Triebfahrzeuge oder durch die Verwendung von „Last-Mile“ Loks verbindlich umsetzen. Die Bewertungsergebnisse können folgendem Link entnommen werden.

bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile.

Nach Auskunft der DB AG sind für folgende Vorhaben Planrechtsverfahren vorgesehen:

- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: viertes Quartal 2023, geplante Bestandskraft des Planrechts: drittes Quartal 2025.
- Gerstungen – Heimbaldshausen: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: zweites Quartal 2025, geplante Bestandskraft des Planrechts: viertes Quartal 2026.
- Borstel – Niedergörne: Derzeit keine Information möglich, da die Planung mit

Leistungsphase 1 voraussichtlich im zweiten Quartal 2024 beginnt.

- Oebisfelde – Glindenberg: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: zweites Quartal 2025, geplante Bestandskraft des Planrechts: drittes Quartal 2027.

Bei den Vorhaben Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus liegen aufgrund des nicht gelösten o. g. Vorbehalts hinsichtlich der Fortführung durch die Anschlussbetreiber derzeit nicht die Voraussetzungen für den Abschluss von Planungsfinanzierungsvereinbarungen vor.

Bei der Strecke Bremerhaven – Rotenburg handelt es sich um eine nicht bundeseigene Eisenbahn. Daher ist eine Finanzierung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), mit dem nur Eisenbahnen des Bundes finanziert werden können, aktuell nicht möglich.

3. Mit welchen Investitionen wird pro zu elektrifizierende Strecke kalkuliert (Stand 31. Dezember 2022)?

Kostenkalkulationen mit Preisstand vom 31. Dezember 2022 liegen der Bundesregierung nicht vor. Gemäß Abschlussbericht zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ ist mit folgenden Investitionskosten zu rechnen.

Maßnahme	Investitionskosten
	Bewertungsergebnis in Mio. Euro (Preisstand 2012)
Neuburxdorf - Mühlberg	12,8
Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann	23,7
Gerstungen - Unterbreizbach	41,4
Tiefenbroich - Rohdenhaus	51,3
Borstel - Niedergörne	27,8
Wilhelmshaven Ölweiche - Wilhelmshaven Nord	16,7
Oebisfelde - Glindenberg	96,6
Bremerhaven - Rotenburg (NE-Bahn)	158,0

4. Liegen für die vier erstgenannten Stecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) Erklärungen der privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber vor, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen?

Für das Vorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord liegt seitens des Landes Niedersachsen eine Absichtserklärung vor. Für die Strecken Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Müssen unbeschränkte Bahnübergänge durch beschränkte ersetzt werden, und wenn ja, wie viele pro genannte Strecke?

Nach Auskunft der DB AG müssen im Rahmen der Umsetzung der Elektrifizierungsvorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, Gerstungen – Heimboldshausen und Oebisfelde – Glindenberg keine Bahnübergänge ersetzt werden. Zum Vorhaben Borstel – Niedergörne können derzeit keine Aussagen getroffen werden, da hier noch keine Planung seitens der DB Netz AG begonnen wurde. Für die Vorhaben Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Ist vorgesehen, Lärmschutzwände an den genannten Strecken zu errichten, und wenn ja, an welchen, und mit welcher Länge?

Hierzu können vor Abschluss der jeweiligen Planrechtsverfahren noch keine Angaben gemacht werden. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8250 –**

Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Zum 1. Januar 2024 sollen die DB (Deutsche Bahn)-Infrastrukturparten DB Netz AG und DB Station&Service AG zu einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft unter dem Arbeitstitel „InfraGo“ zusammengefasst werden. Diese soll laut Medienberichten wieder in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft betrieben werden (www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-reform-100.html), wobei deren Erträge ausschließlich für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur verwendet werden sollen.

Die der Finanzierung der Infrastruktur dienende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wird von den Fragestellern kritisiert, insbesondere weil die Aufteilung der Kosten in Ersatzinvestitionen einerseits und Bestandskosten andererseits Fehlanreize für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zur Folge haben soll (www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/erhalt-und-instandsetzung-des-schienennetz-durch-die-lufv-iii/).

Nach Ansicht der Fragesteller geben die in der Dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) vertraglich vereinbarten Qualitätskennzahlen den Zustand des Netzes nur unzureichend wieder. So wurden die gesetzten Zielwerte für das Jahr 2022 zwar erreicht oder nur knapp verfehlt (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2022, S. 14, https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=2), andererseits sehen Kritiker das staatlich verantwortete Eisenbahnnetz in einem „desaströsen“ Zustand (<https://www.rnd.de/politik/deutsche-bahn-ein-sanierungsfall-die-lage-ist-desastroses-XBAVEVQE35CGTFE7SEVIUVQCLE.html>).

Der Bundesrechnungshof (BRH) spricht in seinem „Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG“ (Bundestagsdrucksache 20/7025) bezüglich des Bahnkonzerns von einem „Sanierungsfall“. Er stellt weiter fest: „Der Bund hat bei der gegenwärtigen Konzernstruktur nur einen begrenzten Einfluss auf seine Eisenbahnverkehrs- und vor allem seine Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Denn diese Tochterunternehmen der DB AG stehen durch die Holdingstruktur des Konzerns lediglich im mittelbaren Eigentum des Bundes. Ihr unmittelbarer Eigentümer – die DB AG – hat im Vergleich zum Bund stärkere Möglichkeiten, die eigenen Interessen durchzusetzen“ (ebd., S. 26).

An derselben Stelle äußert sich der BRH auch über die Rechtsform des Bahnkonzerns: „Bei der Rechtsform der Aktiengesellschaft verfügen zudem weder die Bundesvertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat der DB AG noch das beteiligungsführende BMDV über Weisungs- oder durchgreifende Steuerungsrechte. Dieses Problem hat das BMDV im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages ausdrücklich eingeräumt“.

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, soll laut eines Presseberichts seine ursprünglichen Reformansätze gegen den Widerstand des Bahnvorstands, einer die Bundesregierung tragenden Fraktion und einer mit ihr personell eng verwobenen Gewerkschaft aufgegeben haben (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/deutsche-bahn-volker-wissing-versagt-bei-der-reform-und-ueberlaesst-richard-lutz-das-feld-a-b54e183c-981f-492b-9b62-dbb4d2e7b132).

1. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu Medienberichten, nach denen für die geplante Infrastrukturgesellschaft (Arbeitstitel „InfraGo“, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) wiederum die Rechtsform einer Aktiengesellschaft gewählt werden soll, und welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für eine solche Rechtsform?
2. Hat die Bundesregierung selbst oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen auch die Vor- und Nachteile der Führung der geplanten Infrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer GmbH oder gGmbH untersucht oder untersuchen lassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wer hat in wessen Auftrag die Untersuchung durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?
4. Welche Rechtsform wäre aus Sicht der Bundesregierung die vorteilhaftere Rechtsform für die zu gründende Infrastrukturgesellschaft, um die Verantwortung des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu stärken und hierzu die Durchgriffsrechte des Bundes auf die Infrastrukturgesellschaft im Vergleich zum heutigen Zustand zu verbessern und das Vorgehen zur Wahrnehmung dieser Durchgriffsrechte transparent zu machen: die einer Aktiengesellschaft, oder die einer GmbH (entsprechend der Autobahngesellschaft des Bundes)?
8. Hat sich die Bundesregierung zu der Frage, ob es Bundesgesetzen oder der EU-Normsetzung widerspricht, die geplante Infrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer gemeinnützigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (gGmbH) zu führen, juristisch beraten lassen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 1 bis 2b sowie 4 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der geplanten Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG wird die neue Gesellschaft in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn AG (DB AG) eingerichtet. Damit setzt die Bundesregierung die Festlegung aus dem Koalitionsvertrag um, welcher die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten innerhalb des integrierten Konzerns vorsieht. Unter Abwägung verschiedener Kriterien wurde geprüft, welche Rechtsform zu wählen ist. Dabei war insbesondere wichtig, dass künftig eine bessere Steuerung durch den Bund erfolgen kann. Zusätzlich wurden Risiken in der gesellschaftsrechtlichen Umsetzung und die Akzeptanz bei den Arbeitnehmern berücksichtigt. Basierend darauf wurde eine Entscheidung für die Rechtsform einer Aktiengesellschaft getroffen.

Die Entscheidung über die Rechtsform erfolgte auf Grundlage der Arbeiten externer Berater und unter Würdigung eines breiten Bündels an Steuerungsmaßnahmen zur effektiveren Durchsetzung der Gemeinwohlinteressen des Bundes.

Ein Auftrag zur Beratung des BMDV zur Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb der Deutschen Bahn AG wurde an die Unternehmensberatung goetzpartners Management Consultants GmbH vergeben.

3. Hat die Bundesregierung selbst oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG die Vor- und Nachteile einer Rechtsformänderung von der heutigen Deutsche Bahn AG in eine Deutsche Bahn GmbH untersucht oder untersuchen lassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wer hat in wessen Auftrag die Untersuchung durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Eisenbahnen des Bundes werden nach Artikel 87e Absatz 3 GG als Wirtschaftsunternehmen geführt. Der Gesetzgeber hat sich im Jahr 1993 im Zuge der Bahnreform bewusst und auch vor dem Hintergrund des Unionsrechts für die Rechtsform der Aktiengesellschaft entschieden und diese im Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) normiert. Daran wird seither bewusst festgehalten. Im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen ist der Erhalt der DB AG als integrierten Konzern ausdrücklich vereinbart.

5. Welche Rechtsform wäre aus Sicht der Bundesregierung die vorteilhaftere Rechtsform für die Holdinggesellschaft (heutige Deutsche Bahn AG), um die Verantwortung des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu stärken und hierzu die Durchgriffsrechte des Bundes auf die Infrastrukturgesellschaft im Vergleich zum heutigen Zustand zu verbessern und das Vorgehen zur Wahrnehmung dieser Durchgriffsrechte transparent zu machen: die einer Aktiengesellschaft, oder die einer GmbH (entsprechend der Autobahngesellschaft des Bundes)?

Die Bundesregierung hält an der Entscheidung des Gesetzgebers bei Gründung der DB AG fest, diese in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft zu führen.

6. Soll bei den aktuell verfolgten Plänen zur Verschmelzung von DB Netz AG, DB Station&Service und eventuell DB Energie auf eine Infrastrukturgesellschaft (vgl. Frage 1) das Ziel erreicht werden, die Durchgriffsrechte des Bundes zu verbessern, und wenn ja, durch welche Instrumentarien soll dies vollzogen werden?
7. Soll nach Kenntnis der Bundesregierung eine Gemeinwohlorientiertheit der zu errichtenden Infrastrukturgesellschaft nach Planungsstand der Bundesregierung erreicht werden, und wenn ja, durch welche Maßnahmen?

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

Der Bund plant eine stärkere Steuerung der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft im Rahmen eines Bündels an Maßnahmen, wie z. B. die Verankerung der Ziele des Gemeinwohls in der Satzung, die Einrichtung eines erweiterten Sektorbeirats und eine an das BMDV angedockte Steuerungseinheit. Die Bewertung aller in Betracht kommenden Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen. Eine Gemeinwohlorientierung der zu errichtenden Gesellschaft ist zentraler Gegenstand der geplanten Maßnahmen.

9. Plant die Bundesregierung, einen eigenen Gesetzentwurf zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) einzubringen, und wenn ja, wann soll dieses erfolgen?

Die Bundesregierung plant nach derzeitigem Stand nicht, für die geplante Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG ein eigenes Gesetz zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes einzubringen.

10. Wird die geplante Einrichtung der Infrastrukturgesellschaft nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer grundlegenden Änderung der Finanzierungsregeln verbunden, d. h. die aktuell gültige LuFV III, abgelöst, und wenn ja, welche rechtliche Ausgestaltung soll die zukünftige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes künftig haben?
 - a) Welche Ausgestaltung gilt ab dem 1. Januar 2024?
 - b) Wenn ab dem 1. Januar 2024 noch nicht die endgültig geplante Ausgestaltung greifen wird, zu welchen Zeitpunkten sind weitere Änderungen geplant, und wie sollen die ab den jeweiligen Zeitpunkten geltenden Ausgestaltungen aussehen?
11. Wenn die Fragen 10 bis 10b mit Nein beantwortet wurden, wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung verhindert werden, dass es bei Fortführung der LuFV III bzw. einer ähnlichen vertraglichen Lösung ähnliche Probleme geben wird wie die von der Fachwelt derzeit kritisierten (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

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

Es ist beabsichtigt, die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft durch Ergänzung der Finanzierungsoptionen im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und im Zuge der verhandelten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III)-Nachtrages finanziell zu stärken und zur verstärkten Instandhaltung zu verpflichten. In der nachfolgenden Leistungsvereinbarung InfraGO (LVInfraGO) wird durch eine Optimierung und Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsarchitektur sowie durch die Vereinbarung zusätzlicher Maßnahmen eine effizientere Finanzierung und eine noch stärkere Steuerung der Infrastrukturmaßnahmen der neuen Gesellschaft erfolgen.

Mit der aktuell im Deutschen Bundestag verhandelten BSWAG-Novelle wird die Grundlage für eine Ausweitung der Finanzierungsoptionen des Bundes für die neue Infrastrukturgesellschaft geschaffen. Im Zuge des parallel verhandelten Nachtrages zur LuFV III soll ab dem 1. Januar 2024 u. a. eine Finanzierung von zusätzlichen Instandhaltungsmaßnahmen und der Preissteigerungen bei Instandhaltung sowie eine Qualitätsverbesserung der Netzbetreiberin vertraglich vereinbart werden. Im Anschluss daran beginnen die Erarbeitung und Verhandlung einer LVInfraGO. Ziel ist es, hiermit die derzeit komplexe Finanzierungsarchitektur zu vereinfachen und weitere Anforderungen zur Steuerung der

Infrastrukturmaßnahmen der neuen Gesellschaft aufzunehmen. Beabsichtigt ist ein Abschluss der LVInfraGO derzeit zum 1. Januar 2025.

12. Hat die Bundesregierung oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen alternative Finanzierungsmodelle der Eisenbahninfrastruktur untersucht oder untersuchen lassen, und wenn ja, was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Vor- und Nachteile dieser alternativen Finanzierungsmodelle?

Die in einem ersten Schritt geplante Optimierung und Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsarchitektur resultiert aus Erfahrungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Hierbei wurde das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung einbezogen. Weitere alternative Finanzierungsmodelle sind Gegenstand laufender Untersuchungen des BMDV; ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

13. Plant die Bundesregierung, eine Beendigung der derzeitigen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen dem DB-Konzern einerseits und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH aufzuheben, um sicherzustellen, dass Gewinne nicht von den Infrastrukturunternehmen an den DB-Konzern abgeführt werden, und wenn nein, durch welches Instrument gedenkt die Bundesregierung dieses Ziel sicherzustellen?

Im Folgenden wird angenommen, dass nach einer Beendigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge gefragt ist und nicht nach einer Aufhebung der Beendigung dieser Verträge. Eine Aufhebung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge ist nicht geplant. Der Finanzierungskreislauf Schiene wird zu einem Mechanismus mit höherer Transparenz weiterentwickelt, sodass die Vereinnahmung der Gewinne durch den Bund mit anschließender Rückführung an die InfraGO als Baukostenzuschuss klar nachvollziehbar und sichergestellt ist.

14. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB AG (Konzern einschließlich aller konsolidierten Unternehmen) zum 30. Juni 2023 unter Einbeziehung begebener Hybridanleihen?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns per 30. Juni 2023 30.278 Mio. Euro, die Hybridanleihen wurden per 30. Juni 2023 mit 2.005 Mio. Euro bilanziert (siehe hierzu Zwischenbericht des DB-Konzerns zum 30. Juni 2023, abrufbar unter <https://zbir.deutschebahn.com/2023/de/weitere-informationen/download-center/>).

15. Ist der Bundesregierung die nach Presseinformationen seitens des Vorstandsvorsitzenden des DB-Konzerns verbreitete Auffassung bekannt, dass das Rating der DB AG in einem Zusammenhang mit dem Zugriff der DB AG auf die deutsche Schieneninfrastruktur durch die Beherrschung ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) stehe, und dass, sollte die DB nicht mehr voll auf das Netz zugreifen können, sie ihre wichtigste Sicherheit für Kreditgeber verlieren und in Folge im Rating abrutschen und deutlich mehr Zinsen für ihre Anleihen bezahlen müsste (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/deutsche-bahn-volker-wising-versagt-bei-der-reform-und-ueberlaesst-richard-lutz-das-feld-a-b54e183c-981f-492b-9b62-dbb4d2e7b132), und wenn ja, hat sich die Bundesregierung zu dieser Ansicht eine Positionierung erarbeitet, und wie lautet diese gegebenenfalls?
16. Stimmt die Bundesregierung der in Frage 16 zitierten Argumentation des Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu deren Rating zu?

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

Der Bundesregierung ist die zitierte Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu den Einflussfaktoren auf das Rating der DB AG bekannt. Nach Auffassung der Bundesregierung hängt eine Herabstufung durch die Ratingagenturen von verschiedenen Kriterien ab. Wesentlich sind eine größere Resilienz und Staatsnähe des integrierten Konzerns.

17. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG und ihrer vollkonsolidierten Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
18. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Regio AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
19. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Fernverkehr AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
20. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Cargo AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
21. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten des Geschäftsbereichs DB Arriva gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
22. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten des Geschäftsbereichs DB Schenker gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
23. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der in den Fragen 18 bis 23 nicht genannten vollkonsolidierten Unternehmen und Beteiligungsunternehmen der DB AG zum 30. Juni 2023?

Die Fragen 17 bis 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der DB AG übermittelten Angaben für die jeweiligen Unternehmen bzw. Geschäftsbereiche sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Unternehmen/Geschäftsbereich	Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2023 in Mio. Euro
Eisenbahninfrastrukturunternehmen*	11.571
DB Regio AG*	749
DB Fernverkehr AG*	4.819
DB Cargo AG*	2.486
DB Arriva	1.362
DB Schenker	83
übrige vollkonsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen	998

* einschließlich vollkonsolidierter Tochtergesellschaften

Hinweis: Die hier erfragten Netto-Finanzschulden gegenüber der DB AG weichen geringfügig von denen der Segmente im Integrierten Zwischenbericht 2023 ab, da es auch in den Tochtergesellschaften konzernexterne Finanzforderungen/-verbindlichkeiten gibt, z. B. aus Finance Lease oder im Rahmen von Verkehrsverträgen.

24. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?

Die durchschnittlichen internen Zinssätze hängen maßgeblich von Laufzeiten und Währungen sowie den tagesaktuellen Konditionen am Finanzmarkt für einzelne Kredite ab und sind somit nicht unmittelbar vergleichbar. Die Zinsentwicklung am Finanzmarkt war im Jahresverlauf 2022 sehr volatil. Der Basiszins für 10-Jahres-Euro-Darlehen (10-Jahres-EUR-Swapsatz) schwankte zwischen 0,3446 Prozent und 3,3674 Prozent. Die Durchschnittswerte für Geschäftsfelder hängen insofern sehr stark davon ab, wann größere Investitionen zahlungswirksam und hierfür Darlehen aufgenommen wurden. Die durchschnittlichen Zinssätze 2022 werden auch noch durch Darlehen beeinflusst, die während der Niedrigzinsphase aufgenommen wurden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhalten die günstigsten Konditionen, nämlich ohne eigenen Bonitätsaufschlag. Alle anderen zahlen einen Bonitätsaufschlag auf Basis einer regelmäßigen Bonitätsanalyse. Die Konditionen werden regelmäßig von Steuerbehörden auf Marktüblichkeit überprüft. Bisher gab es keine Korrekturbedarfe. Der durchschnittliche Zinssatz für die Inanspruchnahme für die interne Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrug in 2022 1,34 Prozent pro Jahr.

25. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
26. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
27. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?

28. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern den dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordneten Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
29. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern den dem Geschäftsfeld DB Schenker zugeordneten Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?

Die Fragen 25 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Antworten zu den Fragen 25 bis 29 handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG, die auch das fiskalische Interesse des Bundes betreffen. Eine Offenlegung der durchschnittlichen internen Zinssätze für die Transportunternehmen der DB AG würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der angefragten Informationen würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die Transportunternehmen der DB AG stehen in einem intensiven inter- und intramodalen Wettbewerb. Informationen über interne Finanzierungsbedingungen sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Sämtliche aktuellen – und auch potenziellen – Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Auf den nationalen und internationalen Transportmärkten befinden sich die Transportunternehmen der DB AG sowohl im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit anderen Verkehrsträgern. Es besteht nicht nur das theoretische, sondern auch das praktische Risiko von Kundenverlusten für die DB AG – sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o. g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS - Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

30. Ist der Bundesregierung eine im Auftrag des Eisenbahnbundesamts vom IGES (Initial Graphics Exchange Specification)-Institut erstellte Studie bekannt, die die Finanzierung der einzelnen DB-Sparten durch den „DB-Cashpool“ analysiert und zu dem Ergebnis kommen soll, dass die öffentlich geförderte Infrastruktur andere DB-Sparten subventioniert (vgl. www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/vzbv_qualitaetbahn_analyse/index_ger.html), und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den in der Studie erhobenen Vorwurf?

Die Bundesregierung kennt den Inhalt der in Frage 30 genannten Studie nicht. Der angegebene Link verweist auf eine vom Verbraucherzentrale Bundes-

verband im Jahr 2008 vom IGES Institut in Auftrag erstellte Studie zu „Verbrauchererwartungen an Dienstleistungsqualität im Bahnverkehr“. Die Finanzbeziehungen innerhalb der DB AG waren kein Untersuchungsgegenstand. Abgesehen hiervon hat das Eisenbahn-Bundesamt keine Studie beim IGES-Institut zu den in der Frage genannten Themen in Auftrag gegeben.

31. Sieht die Bundesregierung in dem Konstrukt des DB-Konzerns, die Möglichkeit, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG auf der einen Seite und die anderen Unternehmungen der DB AG auf der anderen Seite durch ihre Finanzierung durch den DB-Konzern andere als marktübliche Darlehen erhalten und aufnehmen können (<https://ibir.deutschebahn.com/2022/de/konzernlagebericht/governance/leistungs-und-finanzbeziehungen-im-db-konzern/>), eine nach Ansicht der Fragesteller potenzielle als Hilfe erhaltene Übertragung von einem Bereich auf den anderen und somit nach Meinung der Fragesteller eine unzulässige Quersubventionierung aller anderer Unternehmungen der DB AG durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen?

Die Marktüblichkeit der internen Darlehen wird durch die Finanzierungsrichtlinien des DB-Konzerns sichergestellt. (<https://ibir.deutschebahn.com/2022/de/konzernlagebericht/governance/leistungs-und-finanzbeziehungen-im-db-konzern/konzernfinanzierung/>). Die Richtigkeit der Ausführungen im Konzernlagebericht wird von den Wirtschaftsprüfern regelmäßig geprüft.

32. Betrachtet die Bundesregierung ihre o. g. Pläne als mit den Vorschriften des Artikels 7 Absatz 2 der Europäischen Richtlinie 2012/34/EU vereinbar, und ist seitens der Bundesregierung vorgesehen, die EU-Kommission über ihre Pläne zur Neuordnung der Eisenbahninfrastruktur bei einer Beibehaltung der Beherrschungsverträge durch den DB-Konzern zu informieren?

Eine Vereinbarkeit der Pläne der Bundesregierung in Bezug auf die DB AG mit den europäischen Vorschriften wird sorgfältig geprüft. Soweit erforderlich, wird die Bundesregierung die EU-Kommission zu gegebener Zeit über den Planungsstand informieren.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/9466 –**

Medienpolitik der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 1. Oktober 2023 kritisierte ein gewähltes Mitglied der Deutschen Bundestages die Leistungsfähigkeit der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr AG über den Nachrichtendienst X (vormals Twitter). Das Mitglied der Fraktion der Alternative für Deutschland, Beatrix von Storch, kommentierte den Ausfall eines ICE wie folgt: „Die Bahn kann wirklich nur noch woke: 25 Minuten verspätete Abfahrt. Nach 3 Minuten Fahrt Durchsage: wir müssen nach dem nächsten Halt noch eine Drehfahrt machen – zusätzlich 15 Minuten. Wie ganz [Piktogramm deutsche Flagge im Tweet, d. Verf.]: nix mehr auf die Kette kriegen, aber im rosa Tütü mächtig viel [Regenbogen-Piktogramm im Tweet, d. Verf.]-Haltung zeigen“. Die Pressestelle der DB AG versandte auf dem Medium X daraufhin eine Fotomontage, die das Konterfei der Bundestagsabgeordneten vor einer Wüstenlandschaft zeigt – wobei die Ereignisse des 7. Oktober 2023 nicht voraussehbar waren – mit folgender Kommentierung: „Wir freuen uns, dass Sie Ihr Ziel trotzdem erreicht haben. Die Rückfahrt fällt leider aus.“ Daraufhin erwiderte die Abgeordnete Beatrix von Storch auf diesem Medium: „Die können also neben Trans_X* auch Kundenbeschimpfung – ein 100 Prozent Staatsbetrieb. Aber sonst NIX!“ (vgl. https://twitter.com/Beatrix_vStorch?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1708551104772915523%7Ctwgr%5E2b754d2db6c4ec4c74d3055c390bdd6bf2c1184b%7Ctwcon%5Es2_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.mopo.de%2Fnews%2Fpanorama%2Fbeatrix-von-storch-rosa-tuetue-deutsche-bahn-schickt-a-fd-politkerin-in-die-wueste%2F).

Wenige Wochen später berichtete das Institut für Demoskopie Allensbach von einer aktuellen Umfrage, wonach die Missstände bei der Bahn nicht nur gefühlt, sondern nach Einschätzung einer repräsentativen Befragtengruppe auch tatsächlich zugenommen hätten; insgesamt gäbe es seit zwei Jahrzehnten eine eindeutig sinkende Tendenz bei der Kundenzufriedenheit (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/deutsche-bahn-erregt-unmut-was-am-schlechten-image-dran-ist-19267488.html>).

1. Sind der Bundesregierung die aktuellen Umfrageergebnisse des Instituts für Demoskopie zur Deutschen Bahn AG bekannt, nach dem 88 Prozent der Befragten die DB mit dem Begriff „Unpünktlichkeit“ und 71 Prozent mit dem Begriff „Unzuverlässig“ verbinden, jedoch nur 16 Prozent mit dem Begriff „Service“ (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/deutsche-bahn-erregt-unmut-was-am-schlechten-image-dran-ist-19267488.html>), und wenn ja, erachtet die Bundesregierung dieses Ergebnis für mit dem Vorstand der DB AG diskussionswürdig, und hat die Bundesregierung ggf. den Eindruck, dass der Vorstand der DB AG in der Lage ist, hinsichtlich dieser negativen Ergebnisse für eine nachhaltige Trendumkehr bis zur nächsten Umfrage dieses Instituts zu sorgen?

Die Bundesregierung steht im engen Austausch mit der Deutschen Bahn AG (DB AG). Sie lässt sich regelmäßig vom Vorstand der DB AG über den Stand der Bemühungen, die Stabilität des Netzes verbessern und damit auch die Pünktlichkeit zu erhöhen, unterrichten. Darüberhinaus findet ein intensiver Dialog auf den Fachebenen statt. Ziel ist es, die betriebliche Lage und damit die Kundenzufriedenheit unter anderem durch die Generalsanierung zentraler Strecken im Schienennetz der DB AG in den nächsten Jahren deutlich zu verbessern.

2. Wurde der Repost (Fotomontage und Text) der Pressestelle der DB AG an die Bundestagsabgeordnete Beatrix von Storch (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) nach Kenntnis der Bundesregierung von dem internen Social-Media-Team der DB entwickelt, von der für diese Aufgaben engagierten Agentur G. oder von einem anderen externen Dienstleister (vgl. <https://www.wuv.de/Archiv/Sieben-Agenturen-fahren-mit-der-Bahn-in-die-Zukunft?>)?
3. Sollte die Agentur G. involviert gewesen sein, wurde diese einmalig für ihre Leistung der Erstellung eines Reposts vergütet oder im Zuge eines Rahmenvertrags mit pauschaler Vergütung?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde der Post vom Social-Media-Team der DB AG verfasst.

4. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Social-Media-Team organisatorisch dem Bereich Kommunikation und Marketing der DB AG unterstellt, der wiederum dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG berichtet, sodass also letztlich der Vorstandsvorsitzende der DB AG die Ressortverantwortung für die Kommunikation der DB-Pressstelle trägt?

Nach Auskunft der DB AG ist der Bereich Kommunikation und Marketing organisatorisch dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, ob sich die Leiterin des Bereichs Kommunikation und Marketing der DB AG vor Veröffentlichung des Reposts an eine Bundestagsabgeordnete diesen vom zuständigen Vorstandsmitglied genehmigen lassen oder ob das Social-Media-Team diesen ohne Beteiligung der Dienstvorgesetzten veröffentlicht hat, entsprechend einer Praxis, die der Leiter des Social-Media-Bereichs wie folgt beschreibt „Man lässt uns machen, das ist ein Vertrauensding“ (vgl. <https://www.absatzwirtschaft.de/deutsche-bahn-social-media-auftritt-240114/>)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgte die Veröffentlichung der Antwort mit Beteiligung der direkten Führungskraft im Bereich Kommunikation.

6. Wie vielen der 736 Abgeordneten des Deutschen Bundestages wurde zum Stichtag 1. Oktober 2023 seitens der Social-Media-Abteilung des bundeseigenen Unternehmens DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Medium X gefolgt?

Nach Auskunft der DB AG wird keinem Abgeordneten auf dem Medium X gefolgt.

7. Wie viele Retweets bzw. Reposts an Bundestagsabgeordnete wurden über die Medien Twitter bzw. X zwischen dem 1. Januar 2022 und dem 31. Oktober 2023 seitens der DB AG getätigt?

Nach Auskunft der DB AG hat sie im genannten Zeitraum keinerlei Tweets eines Mitglieds des Bundestages retweetet bzw. gerepostet.

8. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Etat des Bereichs Kommunikation und Marketing der DB AG einschließlich der von ihm beauftragten Agenturen und durchgeführten Kampagnen im Geschäftsjahr 2022?
9. Wie hoch war im Geschäftsjahr 2022 die von den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG gezahlte Konzernumlage an den DB-Konzern, aus der die internen und externen Leistungen des Bereichs Kommunikation und Marketing der DB AG finanziert werden?
10. Wie hoch ist der seitens der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG erbrachte prozentuale Anteil, wie hoch ist der Anteil der DB Fernverkehr AG, der DB Regio und weiterer Konzernunternehmen an dem in Frage 9 erfragten Betrag?

Die Fragen 8 bis 10 werden gemeinsam beantwortet.

Bei den angefragten Kennzahlen zur Höhe des Etats des Bereichs Kommunikation und Marketing sowie der Konzernumlage handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG. Die Offenlegung dieser Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes erheblich beeinträchtigen. Bei einem Bekanntwerden des Kommunikations- und Marketingetats sowie der Konzernumlage wäre es Wettbewerbern möglich, ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB AG auszurichten. Sie erhalten dadurch Transparenz über interne Finanz- und Geschäftszahlen und die Leistungsfähigkeit der Unternehmen, die die Wettbewerber in Zukunft nutzen können, um dies bei künftigen Verhandlungen wie zum Beispiel Ausschreibungen von Agenturverträgen, aber auch ihrer strategischen Aufstellung gegenüber

konkurrierenden Unternehmen zu nutzen, um die DB AG zu schädigen und z. B. zu unterbieten, während gleichzeitig die DB AG keine Möglichkeit hat, an vergleichbare Informationen über ihre Wettbewerber zu gelangen. Kenntnisse über interne Finanzkennzahlen lassen Rückschlüsse auf die internen Organisationsstrukturen in einzelnen Geschäftsfeldern und im Konzern zu. Diese Informationen sind für die Konkurrenten relevant, um bei der Bewerbung um Aufträge ihre eigenen Kalkulationen anzustellen. Verluste von Aufträgen führen bei der DB AG zu sinkenden Marktanteilen und Umsatzeinbußen. Strategische Entscheidungen darüber, wie ein Unternehmen sich intern organisiert und die jeweiligen Kosten allokiert, sind ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor für jedes Unternehmen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für das betroffene Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/9118 –**

Höhe der Wertvernichtung durch das Scheitern der Auslandsstrategie der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) meldete am 19. Oktober 2023 den Vertragsabschluss über einen Verkauf ihrer ÖPNV-Sparte (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) DB Arriva Plc. (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/I-Squared-und-Deutsche-Bahn-unterzeichnen-Kaufvertrag-fuer-Arriva-12354062).

Dreizehn Jahre zuvor, im März des Jahres 2010, unterbreitete die Deutsche Bahn AG ein Übernahmeangebot für die Arriva Plc., Sunderland, Großbritannien. Am 27. August 2010 übernahm die Deutsche Bahn AG das in Rede stehende Unternehmen für einen Kaufpreis von gemeldet rd. 3 Mrd. Euro (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/deutsche-bahn-milliarden-verkauf-der-britischen-tochter-arriva-a-0b427d51-d9e3-4686-b6df-984a381d25f9). Aufgrund einer veränderten strategischen Ausrichtung entschied sich die DB AG nun für einen Verkauf mit einem Verkaufspreis in Höhe von rd. 1,6 Mrd. Euro an ein Private-Equity-Unternehmen (vgl. www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/deutsche-bahn-verkauf-arriva-i-squared-capital/).

Laut Geschäftsbericht der DB AG für das Jahr 2010 war die Beratung des Übernahmeangebots für die Arriva Plc. Schwerpunkt einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG im April 2010. Der Aufsichtsrat der DB AG erteilte damals seine Zustimmung (vgl. https://ir.deutschebahn.com/filadmin/Deutsch/2010/Berichte/2010_gb_dbkonzern_de-data.pdf, S. 28).

1. Ist der Verkauf der DB Arriva Plc. an ein Beteiligungsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Aufsichtsrat der DB AG bereits gebilligt, und wenn ja, wie hoch ist der Verkaufspreis, den die DB AG von dem Beteiligungsunternehmen erhält, und werden die Verbindlichkeiten der DB Arriva Plc. vom Käufer übernommen oder verbleiben diese bei der DB AG?

2. Ist der Verkauf der DB Arriva Plc. und weiterer Beteiligungsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Voraussetzung für die Zustimmung der Europäischen Kommission zur seitens der Bundesregierung vorgesehenen Kapitalerhöhung der DB AG (vgl. Bundestagsdrucksache 20/7800, Einzelplan 12 Kapitel 12 02 Titel 831 01-742)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

3. Plant die Bundesregierung angesichts des Verkaufserlöses, die in ihrem Entwurf für das Haushaltsgesetz 2024 (a. a. O.) vorgeschlagene Kapitalerhöhung der DB AG in Höhe von 1,25 Mrd. Euro zu streichen, weil dieser Betrag durch den geplanten Unternehmensverkauf erlöst wird?
4. Wenn Frage 3 mit Nein beantwortet wird, was ist die Begründung?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Frage auf die im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 beschlossene Eigenkapitalerhöhung der DB AG abzielt, für die im Bundeshaushalt 2024 eine Jahresscheibe von 1,125 Mrd. Euro vorgesehen ist. Diese steht nicht zur Disposition, weil sie an die DB Netz AG für Investitionen in die Infrastruktur weitergereicht wird und kein Zusammenhang mit einem zu erwartenden Verkaufserlös besteht.

5. War bei Verabschiedung des Entwurfs des Bundeshaushalts 2024 durch das Bundeskabinett eine Veräußerung der DB Arriva Plc. für den in den Medien genannten Betrag (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) bereits bekannt oder vorhersehbar?

Der Bundesregierung war die Verkaufsabsicht zu dem genannten Zeitpunkt bekannt. Die Verhandlungen unter Federführung der Deutsche Bahn AG waren noch nicht abgeschlossen

6. Sollte der Verkaufserlös der DB Arriva Plc. der Erbringung des Eigenbeitrags der DB AG dienen, wie soll der Fehlbetrag zwischen Verkaufserlös von rd. 1,6 Mrd. Euro und Eigenbeitrag von 3 Mrd. Euro erbracht werden (die DB AG hat einen zusätzlichen Mittelbedarf von bis zu 45 Mrd. Euro für 2024 bis 2027 identifiziert, wovon 36,5 Mrd. Euro durch den Bundeshaushalt und lediglich 3 Mrd. Euro als Eigenbeitrag der DB AG aufzubringen sind, vgl. Präsentation der DB AG, Gemeinwohlorientierte Infrastruktur Programmatik und Sachstand vom 11. Oktober 2023)?

Der Verkauf der Arriva plc. ist losgelöst vom Eigenbeitrag für die Infrastrukturfinanzierung zu sehen.

7. Wurden nach dem Jahr 2010 seitens der DB AG getätigte Zukäufe bzw. Nahverkehrsunternehmen, die unter dem Dach der DB Arriva Plc. geführt wurden, im Rahmen des aktuellen Verkaufs mit veräußert, und wenn ja, welche?

Nach Angaben der DB AG werden alle Zukäufe seit 2010 mitveräußert. Das letzte dieser Unternehmen wurde durch die Arriva plc. im Jahr 2018 erworben.

8. Zu welchem Kaufpreis wurden die in Frage 7 genannten Nahverkehrsunternehmen seitens der DB AG oder der DB Arriva Plc. erworben (vgl. https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2019/db-ag-und-bundesinteresse-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1 vom 17. Januar 2019, S. 20)?

Nach Auskunft der DB AG hat die Arriva plc. in den Jahren 2011 bis 2018 Unternehmen für insgesamt ca. 500 Mio. Euro gekauft.

9. Wenn ein Bericht des Bundesrechnungshofs zutreffend ist, dass die DB Arriva Plc. zwischen 2010 und 2017 keine Dividenden an die DB AG abgeführt hat (vgl. https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2019/db-ag-und-bundesinteresse-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1 vom 17. Januar 2019, S. 14), welche Dividenden der DB Arriva Plc. wurden seit 2011 kumuliert seitens der Arriva Plc. an den DB-Konzern in Euro abgeführt?

Die DB AG ist nicht unmittelbar an der Arriva plc. beteiligt. An ihre Gesellschafterin, deren Anteile vollständig der DB AG gehören, hat die Arriva plc. seit Zukauf im Jahr 2010 kumuliert 105 Mio. Euro an Dividenden abgeführt.

10. Wurde der Erwerb der Arriva Plc. aus dem Cash-Flow der DB AG finanziert oder durch die Begebung einer Anleihe, und welche Auswirkungen hatte dies kumuliert auf das Finanzergebnis der DB AG in Euro, sollte der Erwerb durch eine Anleihe finanziert oder teilfinanziert gewesen sein?

Nach Angaben der DB AG werden Investitionen aus dem Cash Flow der DB AG bezahlt. Dieser speist sich aus dem operativen Cash Flow und dem Finanzierungs-Cash Flow. Es findet keine 1:1-Zuordnung von bestimmten Cash Flows zu Investitionen statt.

11. Wie hoch waren die Pensionsverpflichtungen der DB Arriva Plc. in Euro zum Zeitpunkt der Übernahme und zum Zeitpunkt des Verkaufs an das Beteiligungsunternehmen?

Nach Angaben der DB AG bestand bei Erwerb folgende Höhe der Pensionsverpflichtungen:

Das bilanzielle Netto-Defizit per 31. Dezember 2009 betrug 99,8 Mio. Pfund Sterling (ca. 114 Mio. Euro). Höhe der Pensionsverpflichtungen bei Verkauf: Das bilanzielle Netto-Defizit per 31. Dezember 2022 betrug 37,7 Mio. Euro.

12. Waren dem Vorstand der DB AG im Jahr des Übernahmeangebots die Pensionsverpflichtungen der Arriva Plc. bekannt, und wenn ja, wurde der Aufsichtsrat vor der Entscheidung über den Erwerb von der Existenz und den daraus resultierenden Risiken der Pensionsverpflichtungen vom Vorstand der DB AG informiert?

Nach Auskunft der DB AG waren sowohl Vorstand als auch Aufsichtsrat über die Existenz der Pensionsverpflichtungen informiert. Eine Risikobetrachtung ist in die Bewertung eingeflossen.

13. War der derzeitige Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Horst Richard Lutz, zur Zeit der Beratung des Erwerbs der Arriva Plc. im Aufsichtsrat der DB AG bereits Vorstandsmitglied der DB AG und zuständig für den Bereich Finanzen und Controlling, also in wesentlicher Verantwortung für die vorgesehene Übernahme der Arriva Plc.?

Dr. Richard Lutz war ab 1. April 2010 Finanzvorstand der DB AG. Der Erwerb der Arriva plc. wurde im Aufsichtsrat der DB AG am 22. April 2010 verabschiedet. Wesentliche Entscheidungen im Kaufprozess sind somit vor Mandatsübernahme durch Herrn Dr. Lutz getroffen worden.

14. Wie hoch ist nach Bewertung der Bundesregierung der Verlust der bundeseigenen Deutsche Bahn Aktiengesellschaft resultierend aus dem Arriva-Engagement bei Berücksichtigung des Kauf- und Verkaufspreises der Arriva Plc., des möglichen Zukaufs weiterer Unternehmen, die unter dem Dach der DB Arriva Plc. geführt und mitveräußert wurden, der Entwicklung der Verbindlichkeiten der DB Arriva Plc., der an die DB AG abgeführten Dividenden, etwaiger Verlustausgleiche durch die DB AG sowie des Finanzergebnisses der DB AG im Falle einer Fremdfinanzierung und ggf. weiterer Positionen?

Nach Auskunft der DB AG lässt sich das Gesamtergebnis aus dem Arriva-Engagement noch nicht abschließend quantifizieren. Der Kaufvertrag ist zwar unterzeichnet, aber noch nicht vollzogen. Das Gesamtergebnis hängt u. a. ab von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung von Arriva plc. und dem Vollzug des Kaufvertrags. Im Jahr 2020 erfolgte eine Goodwillabschreibung in Höhe von ca. 1,4 Mrd. Euro.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/9607 –**

Mögliche Interessenkonflikte bei der Neubesetzung von Leitungspositionen innerhalb der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) meldete am 11. Oktober 2023, dass die Zweite Bürgermeisterin der bayerischen Landeshauptstadt München, Katrin Habenschaden (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), zur neuen Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt ernannt werde. Zur Begründung teilte die DB AG mit, dass die 46-jährige Betriebswirtin eine langjährige Erfahrung in „Transformationsprozessen“ mitbrächte (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-ernennt-Katrin-Habenschaden-zur-neuen-Leiterin-Nachhaltigkeit-und-Umwelt-12287618).

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG Richard Lutz erklärte, dass mit dieser Personalie eine erfahrene und begeisterte Nachhaltigkeitsexpertin gewonnen werde, die die Konzernstrategie Starke Schiene erfolgreich mitgestalten und die grüne Transformation der DB mit neuen Impulsen weiter vorantreiben würde (a. a. O.).

Nur wenig zuvor wurde die Verpflichtung des aus dem Europäischen Parlament ausgeschiedenen Europaabgeordneten Ismail Ertug (SPD) für das Aufgabengebiet Sustainable Mobility Europe bekannt (vgl. <https://www.dvz.de/personalien/detail/news/ismail-ertug-beraet-die-deutsche-bahn.html>).

1. Ist der Bundesregierung vor dem 11. Oktober 2023 bekannt gewesen, dass die DB AG Katrin Habenschaden verpflichten wird, und haben Mitglieder der Bundesregierung Einfluss auf die Personalentscheidung genommen?

Nein.

2. Bleibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem Arbeitsantritt der neuen Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt zum 1. Dezember 2023, und wo ist der Dienstsitz?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgte der Arbeitsantritt am 1. Dezember 2023 am Dienstsitz in Berlin.

3. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der DB AG ein Auswahlverfahren initiiert, und wenn ja, gab es weitere Kandidaten?
4. Sollte es weitere Kandidaten gegeben haben, gab es nach Kenntnis der Bundesregierung auch solche mit Erfahrung aus einem Industrieunternehmen?
5. Sollte es weitere Kandidaten aus dem politischen Berufsfeld gegeben haben, gab es nach Kenntnis der Bundesregierung auch derer mit mehr überregionaler politischer Erfahrung?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG arbeitet diese nach einem standardisierten Prozess mit verschiedenen Gesprächselementen (mehrere Interviews, Assessment Center) für Besetzungen auf oberster Management-Ebene. Der Auswahl- und Besetzungsprozess des Postens für die Leitung „Nachhaltigkeit und Umwelt“ bei der DB AG verlief entsprechend Ziffer 5.2.2 der Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes im Rahmen eines transparenten und nachvollziehbar dokumentierten Auswahlverfahrens. Es gab sowohl interne als auch externe Kandidatinnen und Kandidaten für diese Position.

6. Wie grenzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Aufgabenfeld des am 2. Juli 2023 aus dem Europäischen Parlament ausgeschiedenen Europaabgeordneten Ismail Ertug bei der DB AG von dem der neuen Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt ab (vgl. <https://www.dvz.de/personalien/detail/news/ismail-ertug-beraet-die-deutsche-bahn.html>), und wo ist dessen Dienstsitz?

Nach Auskunft der DB AG stellt der von der Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt verantwortete Bereich die Umsetzung der grünen Transformation und sozialen Verantwortung des DB-Konzerns im Sinne der Konzernstrategie sicher. Sie berät und unterstützt den Konzernvorstand bei allen diesbezüglichen Aufgaben und entwickelt strategische Nachhaltigkeitsziele und Konzernstandards. Dabei verfolgt die DB AG einen ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatz, der sowohl die ökologische als auch die soziale Dimension umfasst.

Der Beauftragte Nachhaltige Mobilität Europa hat die Aufgabe, den Verkehrsträger Schiene gegenüber externen Stakeholdern als nachhaltigstes europäisches Verkehrssystem zu positionieren. Ziel ist, den Rahmen für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu verbessern. Der Beauftragte Nachhaltige Mobilität Europa berät den Konzernvorstand sowie den Konzernbeauftragten für politische Beziehungen in diesen Belangen.

Dienstsitz ist in beiden Fällen Berlin.

7. Welchem Vorstandsmitglied berichtet die Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt, und welchem Vorstandsmitglied berichtet der Beauftragte Nachhaltige Mobilität Europa?

Die Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt berichtet an den Vorsitzenden des Vorstandes der DB AG.

Der Beauftragte Nachhaltige Mobilität Europa ist ebenfalls im Ressort des Vorstandsvorsitzenden der DB AG angesiedelt, berichtet aber nicht direkt an diesen.

8. Hat die Bundesregierung sich zu einem möglichen Zielkonflikt eine Auffassung gebildet, der sich daraus ergeben könnte, dass der im Europäischen Parlament ausgeschiedene Abgeordnete Ismail Ertug während seiner drei Wahlperioden als Mitglied im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments auch an Strukturentscheidungen die DB AG betreffend mitwirkte (vgl. <https://www.volksstimme.de/sachsen-anhalt/regionale-wirtschaft/eu-kommission-will-deutsche-bahn-zum-umbau-zwingen-508113>) und deshalb nach Ansicht der Fragesteller den Tatbestand nach Artikel 6 des Verhaltenskodex für die Mitglieder des Europäischen Parlaments im Bereich finanzielle Interessen und Interessenkonflikte erfüllen dürfte, wonach er während der gesamten Dauer seiner Tätigkeit für die DB AG nicht die vom Präsidium des Europäischen Parlaments zur Verfügung gestellten Einrichtungen in Anspruch nehmen darf (vgl. https://www.europarl.europa.eu/pdf/meps/201305_Code_of_conduct_DE.pdf)?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die DB AG und Ismail Ertug die Vorgaben des Beschlusses des Präsidiums über ehemalige Mitglieder des Europäischen Parlaments vom 17. April 2023 beachten.

9. Plant die Bundesregierung in der 20. Wahlperiode einen Gesetzentwurf, der eine Karenzzeit bei einem Wechsel aus einem öffentlichen Amt in ein Anstellungsverhältnis bei einem im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehenden Unternehmen vorsieht, zumal die derzeitige Bundesregierung auch von Fraktionen getragen wird, die den Wechsel des damaligen Bundeskanzleramtschefs Ronald Pofalla zur DB AG kritisierten (vgl. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/pofalla-koalition-verschlept-plaene-fuer-karenzzeit-modell-a-975963.html>)?
10. Wenn die Bundesregierung nicht plant, einen Gesetzentwurf (s. Frage 9) einzubringen, weshalb nicht?

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

Nein. Die Bundesregierung sieht kein Erfordernis zu einer Änderung bestehender Regelungen.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/10052 –**

Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Mai 2015 wurde das Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) beschlossen. Für Inländer war hierbei eine Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung von Doppelbelastungen infolge der Einführung der Infrastrukturabgabe vorgesehen. Daraufhin hatte die Europäische Kommission im Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland gemäß Artikel 258 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) eingeleitet (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_15_5200). Die Europäische Kommission stellte im Mai 2017 das Verfahren ein (<https://www.zeit.de/politik/deutschland/2017-05/pkw-maut-europaeische-kommission-deutschland-mautverfahren-eingestellt>), weil mit Deutschland eine Einigung erzielt werden konnte, die durch Änderungen des InfrAG und des Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes (BGBl. I 2017 S. 1493) umgesetzt wurde. Am 12. Oktober 2017 reichte sodann Österreich eine Klage gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) ein (Rechtssache C-591/17).

Die Wissenschaftlichen Dienste (WD) des Deutschen Bundestages kamen bereits am 9. Juli 2015 in einem Gutachten zu dem Ergebnis, dass die sogenannte PKW-Maut europarechtswidrig sei (Ausarbeitung der WD vom 9. Juli 2015, „Vereinbarkeit der Gesetze zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Unionsrecht“). Der damalige Abgeordnete Andreas Scheuer bezeichnete das Gutachten als „Auftragsgutachten“ und erklärte: „Bei so viel fachlicher Ignoranz muss man die Frage nach dem Sinn des Wissenschaftlichen Dienstes stellen“ (<https://www.tagesspiegel.de/politik/gutachtenhalt-maut-fur-rechtswidrig-6022879.html>).

Obwohl das Verfahren vor dem EuGH gegen Deutschland noch anhängig war, schloss der zu diesem Zeitpunkt Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer für die Bundesrepublik Deutschland am 30. Dezember 2018 den Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den

Betrieb eines Systems für die Erhebung einer Infrastrukturabgabe mit dem Betreiber autoTicket GmbH sowie seinen Gesellschaftern CTS Eventim AG & Co. KGaA und Kapsch TrafficCom AG ab (veröffentlicht unter: https://c18004-o.l.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/d ateien/20190719_bmvi_info.pdf/SharedDocs/DE/Anlage/K/Maut-Vertrag.pdf?__blob=publicationFile).

Mit Urteil vom 18. Juni 2019 entschied der EuGH (Rechtssache C-591/17, Österreich ./ Deutschland), dass die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Personenkraftwagen in Kombination mit einer gleichzeitigen Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Kfz mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der Infrastrukturabgabe entspricht, gegen Unionsrecht verstößt. Es läge eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit vor.

Noch am Abend des 18. Juni 2019 veranlasste der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Kündigung des Vertrages (<https://www.bundesta.g.de/dokumente/textarchiv/2020/kw40-pa-2ua-794266#:~:text=er%20nicht%20beurteilen.-,Am%2018.,unbegr%C3%BCndet%E2%80%9C%20gewesen%2C%20sagte%20Schneble>).

Am 1. Oktober 2020 erteilte der Deutsche Bundestag der Bundesregierung schließlich die Entlastung für das Haushaltsjahr 2018 (<https://www.bundesta.g.de/dokumente/textarchiv/2020/kw40-de-abschliessende-beratungen-793460>) – also dem Jahr des Vertragsabschlusses mit der Betreibergesellschaft.

Im vertraglich vorgesehenen Schiedsverfahren wurde Deutschland mit Schiedsspruch vom 6. Juli 2023 verpflichtet, den Betreibergesellschaften einen Betrag in Höhe von 243 Mio. Euro als Kündigungsentschädigung zu zahlen (<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/maut-desaster-bund-zahlt-243-millionen-euro-schadenersatz,Tj9C2qe>).

Die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong aus der Berliner Rechtsanwaltskanzlei Müller-Wrede legten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr unter dem 15. Dezember 2023 ein Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen aus dem Betreibervertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („PKW-Maut“) vor (abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/gutachten-haftung-maut.pdf?__blob=publicationFile). Die Gutachter kommen im Ergebnis zu dem Schluss, dass „eine Klage gegen Bundesminister a. D. Scheuer nur geringe Aussichten auf Erfolg“ hätte. Bereits die Rechtsgrundlage für einen Haftungsanspruch sei zweifelhaft, weil es keine gesetzliche Regelung zur Ministerhaftung gibt (S. 65, Randnummer 227 des Gutachtens): „Der Umstand, dass der Bundestag als Gesetzgebungsorgan des Bundes sich nicht zu den Amtspflichten eines Ministers und zur Ministerhaftung verhält, aber (wenn auch in anderer Funktion) der Bundesregierung Entlastung erteilt, schwächt grundsätzlich die Position des Bundes, Schadensersatzansprüche nach erteilter Entlastung zu erheben.“ Die Gutachter schließen auch eine deliktische Haftung nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) aus, weil die Bundeshaushaltsordnung (BHO) kein Schutzgesetz i. S. d. § 823 Absatz 2 BGB darstelle und eine Strafbarkeit nach § 266 Absatz 1 des Strafgesetzbuchs (StGB) bereits von der Staatsanwaltschaft verneint worden sei. „Die mit Abschluss des Betreibervertrages im Dezember 2018 eingegangen[en] Risiken seien nicht klar und evident wirtschaftlich unvertretbar gewesen“ (S. 69, Randnummer 246 des Gutachtens).

Die Gutachter weisen auf das Prozessrisiko hin. Es belaufe sich auf 3,6 Mio. Euro, ließe sich aber grundsätzlich durch die Erhebung einer Teilklage deutlich drosseln (S. 24, Randnummer 8 des Gutachtens).

Laut Gutachter ist hinsichtlich der Verjährung von der regelmäßigen dreijährigen Verjährungsfrist auszugehen. Im schlechtesten Fall lief die Verjährung be-

reits am 31. Dezember 2022 ab. Im günstigsten Fall verjähre die Forderung zum 31. Dezember 2025 (S. 67, Randnummer 234 ff. des Gutachtens).

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing erklärte, dass er der Empfehlung der Gutachter folgen werde, „auch um weiteren Schaden für den Steuerzahler abzuwenden“ (<https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/rechtsgutachten-maut-desaster-keine-haftungsnorm-minister>).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung teilt die lückenhaften und verkürzten Sachverhaltsdarstellungen und tendenziösen Wertungen in der Vorbemerkung der Antragsteller nicht.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist bei allen Entscheidungen hinsichtlich möglicher Schadensersatzforderungen transparent vorgegangen. Es hat im Juli 2023, d. h. unmittelbar nach dem Verfahrensabschluss im Schiedsverfahren Erhebung, ein unabhängiges Rechtsgutachten beauftragt. Dieses sollte aufgrund der komplexen und nicht eindeutigen Rechtslage prüfen, ob Haftungsansprüche gegen Bundesminister a. D. Scheuer wegen der gezahlten Entschädigung aus dem Betreibervertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) bestehen und gerichtlich durchsetzbar sind. Diese Frage sollte nach transparenten fachlichen Gesichtspunkten beantwortet werden; der Verfahrensweg und die Veröffentlichung des Gutachtens zeugen davon. Das Gutachten sollte die umfassende Prüfung möglicher Haftungs- bzw. Schadensersatzansprüche gegen Bundesminister a. D. Scheuer abdecken und dabei auch die in Rechtsprechung und Literatur diskutierten Positionen in den Blick nehmen.

Das Gutachten wurde von im Haftungsrecht erfahrenen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälten erstellt. Mit der Kanzlei besteht ein Rahmenvertrag zur Erstellung außergerichtlicher Gutachten, der außervertragliche Schuldverhältnisse (Haftungsrecht) umfasst. Das Gutachten gibt eine klare und inhaltlich begründete Empfehlung (Randnummer 7) und legt dar, warum eine Klage nicht aussichtsreich ist. Der Sachverhalt wird umfassend aufgearbeitet, der Stand in Schrifttum und Lehre berücksichtigt, einschließlich etwaiger abweichender Auffassungen. Es gibt kein vergleichbares Gutachten zu dieser Frage. Es ist nachvollziehbar, argumentativ klar, fachkundig und verständlich.

Auf dieser Grundlage hat das BMDV von einer Klageerhebung abgesehen und dies unter Veröffentlichung des Gutachtens mit Pressemitteilung vom 28. Dezember 2023 öffentlich kommuniziert, siehe <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/gutachten-haftungsansprueche-scheuer.html>.

1. Wann wurden die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) mit der Begutachtung der Frage, ob, und falls ja, in welcher Höhe rechtlich ein Regressanspruch des Bundes gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer besteht und ob dieser mit Aussicht auf Erfolg durchgesetzt werden kann, beauftragt?

Die Kanzlei Müller-Wrede wurde am 26. Juli 2023 beauftragt.

2. War beabsichtigt, die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong bzw. deren Kanzlei mit der gerichtlichen Durchsetzung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer zu beauftragen oder war ein solcher Auftrag bereits erteilt worden?

Es war ein Gutachten beauftragt, auf dessen Grundlage von einer Klageerhebung abgesehen wurde.

3. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr vor Ablauf des 31. Dezembers 2022 eigenständig, z. B. behördenintern, prüfen lassen, wann die Verjährung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer eintritt, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann wurde die Prüfung veranlasst, und zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?

Nein. Zu dem angegebenen Zeitpunkt bestand hierzu noch kein Anlass, da Ende 2022 eine Verjährung noch nicht eingetreten war. Hiervon geht auch das Gutachten aus, das diese Frage geprüft hat (Randnummer 238).

4. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Erfolgsaussichten einer möglichen Klage behördenintern durch eigene Beamte prüfen lassen, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist man im Rahmen dieser Prüfung gekommen?

Die komplexe Rechtslage sollte auf Grundlage spezialisierten, externen Sachverständigen unabhängig geprüft werden. Das Gutachten wurde nach Vorlage behördenintern geprüft. Das BMDV folgt der Empfehlung des Gutachters.

5. Was waren die Gründe für die Inanspruchnahme eines externen Gutachters zur Prüfung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer?

Das BMDV hat im Juli 2023, d. h. unmittelbar nach dem Verfahrensabschluss im Schiedsverfahren Erhebung, ein unabhängiges Rechtsgutachten beauftragt. Dieses sollte aufgrund der komplexen und nicht eindeutigen Rechtslage prüfen, ob Haftungs- bzw. Schadensersatzansprüche gegen Bundesminister a. D. Scheuer wegen der gezahlten Entschädigung aus dem Betreibervertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („Pkw-Maut“) bestehen und gerichtlich durchsetzbar sind.

6. Wie hoch waren die Kosten für die Beauftragung der Kanzlei Müller-Wrede?

101 745 Euro.

7. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Vorlage des Gutachtens prüfen lassen, ob zumindest die Erhebung einer Teilklage sinnvoll sein könnte, wenn ja, zu welchem Ergebnis ist man gekommen, und wenn nein, warum nicht?

Das Gutachten rät im Ergebnis von einer Klage ab (Randnummer 7). Dies beinhaltet auch eine Teilklage (Randnummer 24 und 249). Die gegen eine Klage sprechenden rechtlichen Gesichtspunkte gelten gleichermaßen für eine Teilkla-

ge. Das BMDV hat sich gemäß Presseerklärung vom 28. Dezember 2023 dieser Auffassung angeschlossen.

8. Hat sich bei der Bundesregierung eine Auffassung dazu gebildet, dass es keine gesetzliche Regelung zur Ministerhaftung gibt, und beabsichtigt die Bundesregierung, ggf. einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, um diesem offenkundigen Missstand Abhilfe zu leisten, und wenn nein, warum nicht?

Nein, dies war nicht Gegenstand des einzelfallbezogenen Gutachtens. Die Bundesregierung geht zudem nicht von einem Missstand aus. Neue gesetzliche Regelungen im Sinne der Fragestellung sind daher nicht vorgesehen.

9. Wurde die Entscheidung, auf eine Klage gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer zu verzichten, von der gesamten Bundesregierung getroffen, und liegt hierzu eine schriftliche Entscheidung (z. B. Beschluss) vor, wenn ja, mit welchem Wortlaut, und wenn nein, wer hat die Entscheidung getroffen?

Nein. Eine Entscheidung der Bundesregierung war nicht erforderlich. Nach dem Ressortprinzip ist das BMDV zuständig.

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/10948 –**

Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wurde die Geschwindigkeit für alle durchfahrenden Schiffe auf 12 km/h reduziert (<https://mathias-stein.de/2023/wissing-muss-beim-nok-handeln/>; https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schifffahrt/b_Verkehrsmanagement/1_Den-Verkehr-regeln/Den-Verkehr-regeln_node.html).

Vorher galten diese 12 km/h nur für Schiffe mit über 8,50 m Tiefgang (im NOK sind max. 9,50 m Tiefgang möglich) und für Schiffe der Verkehrsgruppe 6. Das waren in der Fachsprache der Lotsen und Kanalsteuerer die sog. Langsamläufer. Für alle anderen Schiffe galt die Richtgeschwindigkeit 15 km/h. Mit Sondergenehmigung konnten auch Schiffe der Verkehrsgruppe 6 diese 15 km/h fahren.

Die Einteilung der Verkehrsgruppen erfolgt von 1 bis 6. Aus diesen resultieren dann auch die Begegnungsziffern (https://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Nord-Ostsee-Kanal/DE/2_Schifffahrt/b_Verkehrsmanagement/2_Verkehrsgruppen/Verkehrsgruppen_node.html;jsessionid=D8779C0274E199D54B25F612B1794952.live21301). Die Reduzierung auf 12 km/h für alle Schiffe ergibt nach Auffassung der Fragesteller keinen Sinn. Gerade die Verkehrsgruppen 1 bis 3 sind selbst bei Begegnungen nicht die Ursache für Böschungsrutschungen.

Die Länge des NOK beträgt 98,6 km. Die Passage mit 15 km/h ohne Stopp in einer Ausweiche beträgt bei freier Fahrt 6 h 35 min. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 12 km/h erhöht sich die benötigte Zeit für die NOK-Passage bei freier Fahrt auf 8 h 13 min, was für Kapitäne, Lotsen und Kanalsteuerer eine Mehrbelastung von 1 h 38 min bedeutet. Kommen noch Stopps in den Ausweichen hinzu, verlängern sich diese Passagezeiten enorm.

Auch die Wartezeiten der Schiffe in den Ausweichen verlängern sich außerordentlich. Das Ende der Ausweiche Kudensee liegt bei Kanalkilometer 9,71 und der Anfang der nächsten Ausweiche Dückerswisch bei Kanalkilometer 20,8. Dies bedeutet eine Entfernung von 11,09 km. Das Ende der Ausweiche Dückerswisch liegt bei Kanalkilometer 22,03 und der Anfang der nächsten Ausweiche Fischerhütte bei Kanalkilometer 34,28, was einer Entfernung von 12,25 km entspricht (<http://www.info.kielkanal.de/html/weichen.html>).

Ein 15-km/h-Schiff benötigt somit von Kudensee bis Dückerswisch nach $t(\text{Zeit}) = s(\text{Weg}) / v(\text{Geschwindigkeit})$ 45 min und ein 12-km/h-Schiff 56 min. Die Mehrzeit beträgt 11 min. Die Zeiten zwischen Dückerswisch und Fischerhütte betragen für 15-km/h-Schiffe 49 min und für 12-km/h-Schiffe 1 h 2 min – eine Mehrzeit von 13 min. Das Ganze gerechnet, wenn ein Schiff auf nur ein Schiff warten muss. Muss das Schiff auf einen ganzen Konvoi warten, dann verlängert sich dessen Wartezeit umso mehr.

Des Weiteren sollte nach Auffassung der Fragesteller die Anmeldezeit „Kiel, Kiel Canal, Flensburg & other Baltic Ports including Deep Sea“ von 2 h (<https://www.kielpilot.com/Pilot-Order/Kiel-Pilot-Districts>) auf 12 h von See kommend erhöht werden, um den Schleusenmeister, die Verkehrszentrale Kiel-Kanal 3 sowie Kiel Traffic (momentan ist der Leuchtturm für die Lotsen gesperrt; <https://www.kn-online.de/lokales/kiel/sturmflut-ostsee-schaeden-am-leuchtturm-kiel-schwerer-als-erwartet-5KVMC3JW6RGT7DAASVSKYEKE RI.html>) besser planen lassen zu können. Das gilt auch für die Kapitäne. Es ermöglicht der Verkehrslenkung eine vorausschauende Planung der Slots für die Passage des NOK. Schiffe, die in Ostseehäfen ablegen und den NOK passieren wollen, können somit ihre Geschwindigkeit so reduzieren bzw. erhöhen, um eine schnelle Passage ohne Stopps zu ermöglichen. Das erspart nicht nur Treibstoff, sondern reduziert auch den CO₂-Ausstoß.

1. Warum müssen Schiffe der Verkehrsgruppen 1 bis 3 ebenfalls 12 km/h fahren, und welche eventuellen Schäden verursachen nach Auffassung der Bundesregierung Schiffe dieser Verkehrsgruppen im NOK, wenn diese, wie früher, wieder 15 km/h fahren?
2. Welche Schäden verursachen Schiffe nach Auffassung der Bundesregierung mit bis zu 7 m Tiefgang im NOK, wenn diese 15 km/h fahren?

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

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) weist keine nennenswerte Strömung auf. Die eingetretenen großflächigen Erosionsschäden an den Unterwasserböschungen können deshalb nur durch schiffsbedingte Strömungsbelastungen entstanden sein. Die Belastungen für die Böschungen entstehen mittelbar durch die vom Schiff bei Fahrt durchs Wasser erzeugten Primär- und Sekundärwellen sowie unmittelbar durch Schraubenstrahl. Die Größe der Belastung ist von einer Reihe von Faktoren abhängig, u. a. Schiffsform und -tiefgang sowie Schiffsgeschwindigkeit und Passageabstand vom Ufer, insbesondere auch bei Schiffsbegegnungen. Schiffe der Verkehrsgruppen 1 bis 3 dürfen sich auch außerhalb der Weichen in der Strecke begegnen. In dem Fall fahren diese in Abhängigkeit vom Schiffstiefgang dichter an der Böschung entlang, so dass die Belastung für die Böschung steigt. Ebenso wirkt der Schraubenstrahl bei entsprechender Rudelage dann stärker auf die Böschung ein.

Moderne Schiffe haben in den letzten Jahren deutlich leistungsfähigere Antriebe erhalten, so dass auch hierdurch die Belastung der Böschungen zugenommen hat.

Eine Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 km/h für die Verkehrsgruppen 1 bis 3 würde zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen, weil sie in der Verkehrslenkung nicht linear abzubilden wäre. Darüber hinaus käme es zu einer Mehrbelastung des Lotsen- und Kanalsteuerpersonals durch Überholmanöver und ständig wechselnde Einsatzzeiten.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen der Wiedezulassung einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h für Fahrzeuge mit sieben Meter Tiefgang auf die

Böschung liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor. Insbesondere ist nicht absehbar, welche Kräfte auf die beschädigte Kanalböschung einwirken.

3. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die Anmeldezeit bei Kiel Traffic von 2 h auf 12 h verlängert werden sollte, damit die Kapitäne ihre eventuellen Passage-Slots besser planen können und auch die Verkehrslenkung und Schleusenmeister sich besser vorbereiten können, zum Beispiel durch Konvoi-Bildungen, die dann in einem bestimmten Rhythmus sowohl in Brunsbüttel als auch Kiel-Holtenau losfahren und sich in der Großweiche Audorf-Rade begegnen könnten, und wenn ja, inwiefern, bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Anmeldezeit für die Passage des NOK ist durch eine Anmeldung bei der Verkehrszentrale Travemünde festgelegt. Sie hat einen Vorlauf von ca. vier Stunden. In dieser Zeit plant die Verkehrszentrale eine zügige und sichere Passage für die Schiffe aus dem Ostseeraum. Eine Konvoibildung wäre im Hinblick auf eine sichere und effektive Passage des Nord-Ostsee-Kanals kontraproduktiv. Ein Zeitgewinn für die Schifffahrt lässt sich aus den durchgeführten Simulationen nicht ableiten.

4. Plant oder erwägt die Bundesregierung eine zweite Großweiche Fischerhütte-Oldenbüttel auf der Weststrecke, die dann eine Länge von 6,274 km hätte und für die Verkehrslenkung inklusive der Schifffahrt eine große Hilfe wäre (analog der Großweiche Audorf-Rade auf der Oststrecke mit einer Länge von 5,656 km), und wenn nein, warum nicht?

In der Weststrecke ist keine Großweiche vorgesehen, weil eine Großweiche auf der Weststrecke räumlich nicht in den optimierten Passagenabstand zwischen den einzelnen Fahrtgruppen eingepasst werden kann. Eine solche Weiche würde der Schifffahrt damit keinen nennenswerten Zeitgewinn für die Schifffahrt ermöglichen.

5. Wie lange sollen die Beschränkungen auf 12 km/h im NOK fortbestehen oder sollen diese dauerhaft bestehen bleiben?

Auch nach Behebung der bekannten Schäden an der Unterwasserböschung entlang des NOK bleibt der weit überwiegende Teil der Böschung unbefestigt. Eine vollständige Panzerung der Böschungen ist nicht wirtschaftlich. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Trends zu größeren Schiffen mit stärkerer Motorisierung können Vorgaben zur Fahrtgeschwindigkeit erst nach Fertigstellung der Instandsetzungsarbeiten und einer zugehörigen Beweissicherung/Evaluierung geprüft und ggf. fortgeschrieben werden.

6. Wann wird nach Auffassung der Bundesregierung der durch Sturmschäden beschädigte Leuchtturm Kiel für die Lotsen wieder nutzbar (<https://www.kn-online.de/lokales/kiel/leuchtturm-kiel-nicht-nutzbar-frust-bei-lotsen-auf-der-foerde-B4REXTB2TRGVBCUAJAYCXPTVDM.html>)?
7. Wie hoch sind diese Sturmschäden (vgl. Frage 6) nach Kenntnis der Bundesregierung?

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

Aus Anlass der Sturmschäden wurde eine Bauwerksprüfung des Leuchtturms Kiel durchgeführt. Die Prüfergebnisse werden derzeit bewertet. Daher kann bis dato keine belastbare Aussage über die Höhe der Sturmschäden und den Zeitpunkt der Wiederverfügbarkeit des Leuchtturms Kiel getroffen werden.