



Drucksachenmappe

Auftraggeber: Rene Bochmann

vom Montag, den 02. September 2024 um 19:31 Uhr

Inhaltsverzeichnis

- 20/7882** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 1
Ausbildung, Nichtbestehensquoten und Stellenbesetzung bei Lokführern und anderen betriebswichtigen Bahnberufen
- 20/7936** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Gerrit Huy, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 5
Mögliches Fehlverhalten von Mitarbeiter im Auswärtigen Amt
- 20/7937** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Norbert Kleinwächter, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 9
Autobahnbaustellen in Brandenburg und Berlin
- 20/7938** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 11
Autobahnbaustellen in Bayern
- 20/7953** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Dr. Christian Wirth, Martin Hess, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 13
Mögliche extremistische Äußerungen von Mitgliedern der „Letzten Generation“
- 20/8042** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Gerrit Huy, Jan Wenzel Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 17
Briefwahl und bewegliche Wahlvorstände
- 20/8162** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 21
Mautbetrug durch GPS-Jammer

- 20/8167** Kleine Anfrage der Abgeordneten Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Marc Bernhard, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 23
Mögliche Schaffung von Unterbringungsmöglichkeiten für Flüchtlinge im Ausland
- 20/8191** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 25
Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2022
- 20/8234** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 27
Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes
- 20/8250** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 29
Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
- 20/8504** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Martin Hess, Gereon Bollmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 37
Schwere Ausschreitungen in Stuttgart auf einer Veranstaltung eines regierungsnahen eritreischen Vereins
- 20/8640** Kleine Anfrage der Abgeordneten Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Marc Bernhard, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 39
Zuschüsse für Investitionen zum modellhaften Umbau von Industriedenkmalern
- 20/8808** Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 41
Entwicklungen im Bereich der Bahn-Sabotage bei der Deutschen Bahn AG

- 20/8963** Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 43

Finanzhilfen für den Gazastreifen bis Oktober 2023 zum Stichtag 15. Oktober 2023
- 20/8986** Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 45

Aktuelle Perspektiven für den deutschen Wassertourismus
- 20/9065** Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Keuter, Rüdiger Lucassen, Gerold Otten, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 49

Unterstützer der Terrororganisation Hamas in Deutschland
- 20/9118** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 51

Höhe der Wertvernichtung durch das Scheitern der Auslandsstrategie der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr
- 20/9130** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 55

Feministische Stadtentwicklungspolitik
- 20/9248** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann und der Fraktion der AfD ab Seite 59

Bundesförderung von Sportstätten
- 20/9405** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 67

Sanierung von Sporthallen nach Unterbringung von Flüchtlingen
- 20/9466** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 75

- 20/9481** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 77
-
- Ergebnisse der Bedarfsanalyse Lademöglichkeiten für Nutzer ohne eigenen Stellplatz
- 20/9517** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Tobias Matthias Peterka, Hannes Gnauck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 79
-
- Förderprogramme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
- 20/9607** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 83
-
- Mögliche Interessenkonflikte bei der Neubesetzung von Leitungspositionen innerhalb der Deutschen Bahn AG
- 20/9707** Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 85
-
- Konzepte der 15-Minuten-Stadt und des Superblocks
- 20/10052** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 89
-
- Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen
- 20/10239** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Dr. Rainer Kraft, Dr. Harald Weyel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 93
-
- Einstufung als Verschlussache - Nur für den Dienstgebrauch
- 20/10269** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 95
-

Erreichbarkeit der Ziele des Bundesministeriums für Digitales
und Verkehr bei der Brückenmodernisierung

- 20/10468** Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Sichert, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 97

Planungsstand der Reaktivierung der Schienenstrecken Strecke Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig
- 20/10591** Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 99

Wirksamkeit der Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen
- 20/10704** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 103

Führung, Personalansatz und Arbeitsgebiete des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
- 20/10842** Kleine Anfrage der Abgeordneten Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Marc Bernhard, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 105

Wohnraum und Infrastruktur im Gazastreifen: Zerstörungen, Wiederaufbau, Aussichten
- 20/10884** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 109

Zur wirtschaftlichen Lage des Flughafens Berlin Brandenburg
- 20/10946** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 113

Subsidiaritätsprinzip, Pilotprojekte und Governance-Konzepte im Rahmen der Territorialen Agenda 2030
- 20/10948** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 117

Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal

- 20/10964** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Springer, Jürgen Pohl, Ulrike Schielke-Ziesing, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 119
Sozialleistungen und Mieten 2023
- 20/11039** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 135
Umsetzung der Kabotage- und Entsenderichtlinien und die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen gewerblichen Straßengüterverkehrs
- 20/11286** Kleine Anfrage der Abgeordneten Karsten Hilse, Marc Bernhard, Steffen Kotré, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 139
Windindustrie und Schiffsverkehr – die Havarie von Baltimore
- 20/11587** Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 143
Objekte der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Rheinland-Pfalz
- 20/11768** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 147
Mögliche Förderung der Ponywurst Productions durch die Bundesregierung
- 20/11923** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 149
Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen
- 20/12062** Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 151
Wohnraumeffizienz und Wohnraumsuffizienz, Suffizienz im Gebäudebereich

- 20/12217** Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 153

 Barrierefreiheit im Wohnraum und altersgerechter Umbau
- 20/12521** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 155

 Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355)
- 20/12522** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 157

 Personalbedarf bei Unternehmen der Deutschen Bahn AG
- 20/12543** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 159

 Autobahnbaustellen in Hessen
- 20/12544** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 163

 Autobahnbaustellen in Bayern
- 20/12545** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 165

 Autobahnbaustellen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland
- 20/12546** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 167

 Autobahnbaustellen in Brandenburg und Berlin
- 20/12552** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Mike Moncsek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 169

Autobahnbaustellen in Sachsen

- 20/12553** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Michael Ependiller, Kay Gottschalk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 171
Autobahnbaustellen in Nordrhein-Westfalen
- 20/12554** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Malte Kaufmann, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 175
Autobahnbaustellen in Baden-Württemberg
- 20/12555** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 177
Autobahnbaustellen in Thüringen
- 20/12556** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 179
Autobahnbaustellen in Schleswig-Holstein
- 20/12557** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Dirk Spaniel, Jan Wenzel Schmidt, Kay-Uwe Ziegler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 183
Autobahnbaustellen in Sachsen-Anhalt
- 20/12559** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 185
Autobahnbaustellen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen
- 20/12560** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 187
Autobahnbaustellen in Mecklenburg-Vorpommern

Kleine Anfrage

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

Ausbildung, Nichtbestehensquoten und Stellenbesetzung bei Lokführern und anderen betriebswichtigen Bahnberufen

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-beschaeftigte-101.html). In einigen Regionen sorgt ein Mangel an Fahrdienstleitern in erheblichem Umfang für Zugausfälle (www.mz.de/mitteldeutsche-land/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-dd025c7f-1e85-4b3c-8dbf-92a33e2b52c6). Ergänzend dazu gibt es bundesweit eine Reihe von Schulen, die Lokführer ausbilden (hsl-akademie.de/lokfuehrer-werden/; te-x-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-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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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 auflgliedern),
 - f) Umschulung oder sonstigen Maßnahme zu einem anderen für den Bahnbetrieb erforderlichen Beruf, bei dem Personalengpässe bestehen, als Ausbildungsziel (bitte nach Berufen auflgliedern)(bitte die Entwicklung in den Fragen 1a bis 1f jeweils für die letzten zehn Jahre aufschlüsseln)?
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?
3. 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)?

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?
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)?
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)?
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)?
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)?

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)?
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)?
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 arbeitssuchend 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)?
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)?

Berlin, den 27. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Gerrit Huy, Petr Bystron, Jochen Haug, Kay Gottschalk, Dr. Christian Wirth, Jan Wenzel Schmidt, Uwe Schulz, Edgar Naujok, Dr. Malte Kaufmann, René Bochmann, Dietmar Friedhoff, Kay-Uwe Ziegler, Marianne Harder-Kühnel, Caroline Bachmann, Dr. Rainer Rothfuß, Thomas Dietz und der Fraktion der AfD

Mögliches Fehlverhalten von Mitarbeitern im Auswärtigen Amt

Laut eines Artikels des „Business Insider“ vom 22. Juli 2023 (www.businessinsider.de/politik/deutschland/vetternwirtschaft-im-auswaertigen-amt-frau-eines-hochrangigen-beamten-bekam-immer-wieder-regierungsauftraege-trotz-interner-kritik/), soll es im Auswärtigen Amt einen „Verdacht auf Vetternwirtschaft“ geben.

Die Frau eines Referatsleiters für Visumrecht vertritt als Rechtsanwältin Afghanen, die an der Botschaft in Islamabad Visa beantragen. Die Frau des hochrangigen Beamten erhielt außerdem Aufträge vom Auswärtigen Amt, erstellte beispielsweise ein Rechtsgutachten zum afghanischen Eherecht und soll Online-schulungen für Behördenmitarbeiter gegeben haben. Laut eigener Angaben soll sie Mitglied im Beirat der Familien- und Partnerorganisation im Auswärtigen Amt (FFD im AA) sein. Zudem wurde ihr Buch mit einer Lesung im Auswärtigen Amt und im Oktober 2022 in einer Onlineveranstaltung der vom Auswärtigen Amt gesponserten Cultures Academy beworben, außerdem fand im Februar 2023 im Restaurant des „Internationalen Clubs im Auswärtigen Amt“ (ICAA) eine Lesung zu ihrem Buch statt. Die Veranstaltung wurde von der Familien- und Partnerorganisation im Auswärtigen Amt mitorganisiert. Das Auswärtige Amt soll wiederholte interne Beschwerden über diesen möglichen Interessenkonflikt ignoriert haben (vgl. ebd.).

Bei dem hochrangigen Beamten soll es sich um einen Juristen handeln, der laut eigenen Angaben seit 2011 im Auswärtigen Amt tätig ist. Er soll lange als hochrangiger Beamter im Referat für Ausländer- und Visumrecht, langfristige Aufenthalte, migrationspolitische Grundsatzfragen gearbeitet haben. Aktuell soll er laut „Business Insider“ im Arbeitsstab Bundesaufnahmeprogramm Afghanistan tätig sein (vgl. ebd.).

Seine Ehefrau ist ebenfalls promovierte Juristin und als Rechtsanwältin in Berlin auf Ausländerrecht und Internationales Familienrecht spezialisiert. In dieser Funktion, so „Business Insider“, vertritt sie auch afghanische Mandanten, die an der deutschen Botschaft in Islamabad Visa beantragt haben, und stellt für diese Anfragen an die Botschaft. Insofern überschneiden sich die beiden Arbeitsbereiche der Eheleute (vgl. ebd.).

Laut „Business Insider“ soll das Auswärtige Amt kürzlich ein Beschwerdeschreiben von Botschaftsmitarbeitern aus Islamabad erreicht haben. Die Mitar-

beiter sollen bemängelt haben, dass die Rechtsanwältin durch ihren Ehemann potenziell die Möglichkeit hat, Einblicke ins interne Datensystem des Auswärtigen Amtes und vertrauliche Informationen über ihre Fälle zu erlangen. Dadurch entstehe der Anschein eines Interessenkonflikts. Bereits vor ein bis zwei Jahren sollen Botschaftsmitarbeiter das Auswärtige Amt auf den Interessenkonflikt hingewiesen haben. Maßnahmen seitens des Auswärtigen Amtes sollen nicht erfolgt sein (vgl. ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass dem Auswärtigen Amt zumindest ein Beschwerdeschreiben von Botschaftsmitarbeitern aus Islamabad vorliegt, in dem der in der Vorbemerkung der Fragesteller beschriebene mögliche Interessenkonflikt bemängelt wird?
 - a) Wenn ja, wann ging die Beschwerde ein, und wann wurde ein Verfahren eingeleitet?
 - b) Zu welchem Ergebnis ist das Auswärtige Amt im Rahmen seiner Prüfung gekommen, wie wurde reagiert, und welche Maßnahmen hat das Auswärtige Amt veranlasst (z. B. Ermittlungen aufgenommen, disziplinarrechtliche Maßnahmen geprüft bzw. veranlasst, Prüfung auf eine mögliche Strafbarkeit und ggf. Erstattung von Strafanzeigen bzw. Strafanträgen)?
2. Ist es zutreffend, dass sich vor ein bis zwei Jahren bereits schon einmal Botschaftsmitarbeiter an das Auswärtige Amt gewendet haben und den in der Vorbemerkung der Fragesteller erläuterten Interessenkonflikt beschrieben haben, und wenn ja, seit wann liegt dem Auswärtigen Amt dieses Beschwerde vor, wie hat das Auswärtige Amt reagiert, und welche Maßnahmen wurden seitens des Auswärtigen Amtes veranlasst (z. B. Ermittlungen aufgenommen, disziplinarrechtliche Maßnahmen geprüft bzw. veranlasst, Prüfung auf eine mögliche Strafbarkeit und ggf. Erstattung von Strafanzeigen bzw. Strafanträgen)?
3. Ist es zutreffend, dass die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Rechtsanwältin Aufträge vom Auswärtigen Amt erhalten, ein Rechtsgutachten zum afghanischen Eherecht erstellt und Onlineschulungen für Behördenmitarbeiter gegeben hat, und wenn ja, wann hat sie diese Leistungen erbracht, von wem wurden die Aufträge bewilligt, und wie hoch war die Entlohnung dieser Leistungen oder sonstige Aufwendungen durch das Auswärtige Amt?
4. Hat die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Rechtsanwältin noch weitere Aufträge als die in Frage 3 genannten erhalten, und wenn ja, wann hat sie diese Aufträge erhalten, von wem, und wie hoch wurden diese Leistungen honoriert und sonstige Aufwendungen erstattet?
5. Ist es zutreffend, dass das Auswärtige Amt das Buch der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Rechtsanwältin mit einer Lesung im Auswärtigen Amt beworben hat, und wenn ja, welche Geld- und Sachleistungen hat das Auswärtige Amt wann und in welcher Höhe bzw. Art an die Rechtsanwältin geleistet?
6. Ist es zutreffend, dass das Buch der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Rechtsanwältin u. a. im Oktober 2022 in einer Onlineveranstaltung der vom Auswärtigen Amt gesponserten Cultures Academy beworben wurde, und wenn ja, welche Geld- und Sachleistungen hat das Auswärtige Amt wann und in welcher Höhe bzw. Art an die Cultures Academy bzw. direkt an die Rechtsanwältin in Bezug auf diese Onlineveranstaltung geleistet?

7. Ist es zutreffend, dass im Februar 2023 im Restaurant des „Internationalen Clubs im Auswärtigen Amt“ (ICAA) eine Lesung zu dem Buch der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Rechtsanwältin stattgefunden hat und diese Veranstaltung von der Familien- und Partnerorganisation im Auswärtigen Amt mitorganisiert worden war, und wenn ja, welche Geld- und Sachleistungen hat das Auswärtige Amt wann und in welcher Höhe bzw. Art an die Familien- und Partnerorganisation im Auswärtigen Amt bzw. direkt an die Rechtsanwältin in Bezug auf diese Veranstaltung geleistet?
8. Wurden die Aufträge, die die Rechtsanwältin erhalten hat, vorher ausgeschrieben (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn nein, warum nicht, und wie wurde diese Rechtsanwältin als Erbringerin der Leistungen dann bestimmt?
9. Wurden auf den in den Fragen 5 bis 7 genannten Veranstaltungen Einnahmen bzw. Erträge erzielt, und wenn ja, in welcher Höhe, und wohin flossen diese Einnahmen bzw. Erträge?
10. Hat das Auswärtige Amt seit dem 1. Oktober 2021 Personen, die mit Mitarbeitern des Auswärtigen Amtes verwandt oder verheiratet sind bzw. waren, mit der Erbringung von Dienstleistungen beauftragt (bitte Zeitpunkt und Inhalt des Auftrages sowie Besoldungsgruppe der betroffenen Mitarbeiter benennen)?

Berlin, den 2. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Brandenburg und Berlin

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]) unterteilt sowie BF 4 in IVa (Zweischichtbetrieb [2× 9 h/d]) und IVb (Dreischichtbetrieb [3× 8 h/d]) unterteilt (www.bundestag.de/resource/blob/556536/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Brandenburg und Berlin 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?
2. Haben sich durch den Übergang der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes in Brandenburg und Berlin Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Brandenburg und Berlin 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 Brandenburg und Berlin jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
5. Wie viel Zeit verging in den letzten zehn Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Brandenburg und Berlin 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)?
6. Wie viele Kilometer (km) Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Brandenburg und Berlin 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 Brandenburg und Berlin (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 Brandenburg und Berlin (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 Brandenburg und Berlin 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 Brandenburg und Berlin 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)?

Berlin, den 2. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Bayern

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 wird BF 2 in IIa (Verlängerte Tagesschicht [10 h/d]) und IIb (Verlängerte Tagesschicht [12 h/d]) unterteilt 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Bayern 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?
2. Haben sich durch den Übergang der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes in Bayern Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Bayern 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 Bayern jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?

5. Wie viel Zeit verging in den letzten zehn Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Bayern 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)?
6. Wie viele Kilometer (km) Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Bayern 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 Bayern (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 Bayern (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 Bayern 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 Bayern 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)?

Berlin, den 2. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Dr. Christian Wirth, Martin Hess, Stephan Brandner, Kay Gottschalk, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Malte Kaufmann, Kay-Uwe Ziegler, Dirk Brandes, Dietmar Friedhoff, René Bochmann, Dr. Rainer Rothfuß, Stefan Keuther, Frank Rinck und der Fraktion der AfD

Mögliche extremistische Äußerungen von Mitgliedern der „Letzten Generation“

Das Online-Magazin Apollo News berichtete am 24. Juli 2023 erstmalig über die Inhalte interner Chat-Verläufe der Gruppierung „Letzte Generation“ (www.ichyseinblick.de/gastbeitrag/letzte-generation-mitglieder-wollten-sprengstoff-beschaffen/).

Die Chats offenbaren Gewaltbereitschaft und Pläne zum Einsatz mit Sprengstoff. In der offiziell moderierten Chat-Gruppe „Austausch: LG goes Lützi“ werden Mordphantasien und Pläne zu schweren Straftaten, wie das Herbeiführen von Sprengstoffexplosionen, geäußert. In der Gruppe sollen laut Apollo News hochrangige Mitglieder der „Letzten Generation“ sein (s. o.).

Eine Aktivistin, die sich Zoola nennt und laut Apollo News zum inneren Kreis der Bewegung gehört sowie Mutter von Teenagern sein soll, schreibt über Herbert Reul, Innenminister von Nordrhein-Westfalen: „Ich könnt seit Tagen auch nur noch ausrasten. Das die echt noch keiner übern Haufen geschossen hat, ist echt ein wahres Wunder!“ (s. o.).

Weiter schreibt sie: „weisst de was du machen musst?!... Ständiges Besuchen gehen, mit Scheissebeuteln auf die werfen! Nagelbretter auslegen und so weiter und so weiter!! Denn, du siehst wohin Gewaltlosigkeit führt!“ (s. o.).

Laut Apollo News schlägt Zoola schließlich vor, Bagger und Konzern-Zentrale von RWE in Brand zu setzen (s. o.).

Ein weiterer Aktivist, der sich Igor nennt, schreibt daraufhin, laut Apollo News: „Das Zeug brennt nicht gut, glaub mir der Bagger ist aus Eisen und das Büro aus Ziegel“. Er schreibt: „Wer von euch kennt sich mit Sprengstoff aus? Bitte welchen besorgen“. Als sich niemand meldet, schließt er an: „Sonst kauf ich welchen im Darknet“ (s. o.).

Distanzierungen von diesen Äußerungen seien laut Apollo News nur zaghaft erfolgt. So habe ein Nutzer gewarnt, die Worte seien „unter Umständen auch strafrechtlich relevant.“ Schon deshalb solle man es es unterlassen, vor „über 70 Mitgliedern darüber in dieser Form zu sprechen.“ (s. o.).

Zoola antwortet: „Und bei allem was die sich so leisten, ist das denk ich ganz normal das man da Mordfantasien bekommt! Wenn dies nicht so wäre, dann hast du s nicht verstanden!! Ganz einfach! Denn es MUSS einen Weg geben, der es ermöglicht denen für immer und ewig denen den Garaus macht!!!“ (s. o.).

Zoola und Igor sollen laut Apollo News bis heute Mitglieder dieser Chat-Gruppe sein. Keiner der Mitglieder der Chat-Gruppe habe den Sachverhalt zur Anzeige gebracht. Auch sei intern keine Konsequenz erfolgt (s. o).

Apollo News berichtet weiter, dass die Mitglieder darüber diskutiert haben, wie sinnvoll Gewaltaktionen sein können. Ein führendes Mitglied der „Letzte Generation“, das sich „Thomas Großes Zebra“ nennt, habe geschrieben, bei Gewaltaktionen sollen „keine Letzte Generations-Banner“ eingesetzt werden. „In der Kommunikation“ sollen die als „selbstmotivierte Taten (gerne auch mit dem Motiv ‚Verzweiflung‘, was zur Lage in Lützerath ja durchaus aus passend angesehen werden kann)“ dargestellt werden. Dann habe er gefragt, wo Sabotageaktionen sinnvoll sein können. Er habe auch schon mit einem szenebekanntem Journalisten gesprochen, der sei von der Idee angetan: „Machen ... Dieser drecks Verein ... Die drecksdinger sind überall“. Laut Apollo News dulde die „Letzte Generation“ faktische Gewalttaten, solange diese nicht unter dem Zeichen der Bewegung stattfinden (s. o).

Der Klimaaktivist Tazio Müller hatte bereits 2021 gegenüber dem „Spiegel“ gesagt: „Wer Klimaschutz verhindert, schafft die grüne RAF“ (www.t-online.de/nachrichten/klima-und-umwelt/id_100096148/-gruene-raf-klimaaktivist-tazio-mueller-zeigt-reue.html). Mittlerweile hat sich Tazio Müller von dieser Äußerung zwar distanziert, der von Apollo News aufgedeckte Chat-Verlauf der „Letzten Generation“ zeigt aber, wie tief verwurzelt die Idee einer grünen RAF bei den Aktivisten zu sein scheint:

In einer Art „Grüne Armee Fraktion“-Manifest, das im Chat verbreitet wurde, heißt es: „Die LG ist nicht Radikal genug und viel zu friedlich deswegen müssen jetzt mal andere Saiten aufgezogen werden... Wir haben keine Angst vor dem Klimawandel, wir sind Wütend weil sich immer noch über Aktionsformen gestritten wird und nicht gehandelt. Wir handeln nicht aus Verzweiflung aber aus Verwirrung weil alles so absurd ist.“ Im Chat ist ein Bild mit einem RAF-Zeichen im Stile des RAF-Fotos von Hanns Martin Schleyer abgebildet. Zunächst soll ein Lauch „entführt“ werden, den die Mitglieder des Chats „Dobrindt“ nennen (apollo-news.net/letzte-generation-diskutierte-sprengstoff-beschaffung-und-anschlaege-auf-politiker/).

Gleichwohl erklärte der Präsident des Bundesamtes für Verfassungsschutz im November 2022: „Ich erkenne jedenfalls gegenwärtig nicht, dass sich diese Gruppierung gegen die freiheitlich demokratische Grundordnung richtet, und insofern ist das kein Beobachtungsobjekt für den Verfassungsschutz“ (www.faz.net/aktuell/politik/inland/haldenwang-stuft-letzte-generation-als-nicht-extremistisch-ein-18467352.html).

Auch aktuell stuft der Präsident des Bundesamtes für Verfassungsschutz die „Letzte Generation“ nicht als extremistische Gruppierung ein (www.stern.de/news/verfassungsschutz-sieht-letzte-generation-nicht-als-extremistische-gruppierung-33575250.html).

Aus dem aktuellen Bericht des Bundesamtes für Verfassungsschutz ist nicht ersichtlich, dass das Bundesamt für Verfassungsschutz eine Prüfung der „Letzten Generation“ als extremistisch bzw. verfassungsfeindlich vorgenommen hat (www.verfassungsschutz.de/SharedDocs/publikationen/DE/verfassungsschutzberichte/2023-06-20-verfassungsschutzbericht-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=5).

Die „Letzte Generation“ arbeitet laut Medienberichten (www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/was-ist-denn-da-los-klimakleber-suchen-kontakt-zu-polizisten-li.371983) jetzt auch „eng“ mit der Polizei zusammen. Die Gruppierung hat eine Arbeitsgruppe „Polizeivernetzung“ gebildet. Angebliches Ziel

dieser Arbeitsgruppe sei ein gegenseitiger Austausch und mehr Verständnis für die jeweiligen Positionen.

Die Zeitung „Welt am Sonntag“ berichtete (www.welt.de/politik/deutschland/plus246517742/Klimaaktivismus-Wie-die-Letzte-Generation-sich-mit-der-Polizei-ernetzt.html), das Bündnis erstreckte sich nach Polizeiangaben bereits über mehrere Bundesländer und Behörden und vergrößere sich ständig. Inzwischen seien rund 100 Polizisten beteiligt. Dabei gehe es auch darum, der „Letzten Generation“ Polizeiarbeit zu erklären. An mehreren Polizeihochschulen im gesamten Bundesgebiet sollen bereits Veranstaltungen und Seminare mit Aktivisten der „Letzten Generation“ stattgefunden haben, so z. B. an der Berliner Hochschule für Wirtschaft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung, insbesondere der Bundesministerin des Innern und für Heimat Nancy Faeser, dem Bundesministerium des Innern und für Heimat, dem Präsidenten des Bundesamtes für Verfassungsschutz Thomas Haldenwang und dem Bundesamt für Verfassungsschutz, die Chat-Verläufe der „Letzten Generation“, über die Apollo News berichtet, bekannt, und wenn nein, warum nicht?
2. Wurden die Chat-Verläufe der „Letzten Generation“, über die Apollo News berichtet, in die Bewertung der Gruppierung durch das Bundesamt für Verfassungsschutz einbezogen, und wenn ja, wie erklärt sich dann die Einschätzung der Gruppierung als „nicht extremistisch“?
3. Welche Tatsachen, Berichte, Aussagen und sonstigen Quellen wurden für die Bewertung der „Letzten Generation“ als „nicht extremistisch“ vom Bundesamt für Verfassungsschutz zugrunde gelegt (bitte nach Datum, Art der Quelle und Bewertung des Bundesamtes für Verfassungsschutz aufschlüsseln)?
4. Gab es eine (behördeninterne) Prüfung der Gruppierung „Letzte Generation“ hinsichtlich extremistischer Tendenzen, und wenn ja, in welcher Form (schriftlich oder nur mündlich, per Aktenvermerk), in welchem Umfang (Anzahl der ausgewerteten Quellen, Seitenzahl), welcher Zeitraum wurde in die Prüfung einbezogen, wer hat die Prüfung wann veranlasst?
5. Liegen der Bundesregierung oder den Bundesministerien bzw. den nachgeordneten Behörden Erkenntnisse darüber vor, in welchen Bundesländern die Polizei aktuell mit der „Letzten Generation“ vernetzt ist und mit der Polizei zusammenarbeitet, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Zusammenarbeit, welche Inhalte werden dort zwischen Polizei und „Letzter Generation“ vermittelt, wie hoch sind die Kosten für diese „Zusammenarbeit“, und wer zahlt diese?
6. Sind auch Bundesbehörden, insbesondere das Bundeskriminalamt, das Bundesinnenministerium und das Bundesamt für Verfassungsschutz mit der „Letzten Generation“ vernetzt und arbeiten mit dieser zusammen und veranstalten Veranstaltungen und Seminare, und wenn ja, seit wann, und welche Inhalte wurden wann und mit wem besprochen?
7. Gab es oder gibt es Gespräche oder sonstigen Austausch zwischen dem Bundesinnenministerium, dem Bundesamt für Verfassungsschutz, dem Bundeskriminalamt, anderen Behörden des Bundes und der Bundesregierung mit Aktivisten der Gruppierung „Letzte Generation“, und wenn ja, wann, und wer hat diese Gespräche bzw. diesen Austausch initiiert und vorgenommen?

8. Gab es oder gibt es Gespräche oder sonstigen Austausch zwischen dem Bundesinnenministerium, dem Bundesamt für Verfassungsschutz, dem Bundeskriminalamt, anderen Behörden des Bundes und der Bundesregierung mit Aktivisten der Klimabewegung, wie z. B. mit Fridays for Future, und wenn ja, wann, wer hat diese Gespräche bzw. diesen Austausch initiiert und vorgenommen, und mit welchen Aktivisten bzw. Gruppierungen fand und findet der Austausch statt?
9. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob die Generalbundesanwaltschaft Ermittlungen gegen Mitglieder der „Letzten Generation“ wegen Bildung krimineller Vereinigungen nach § 129 des Strafgesetzbuchs (StGB) bzw. wegen Bildung terroristischer Vereinigungen nach § 129a StGB aufgenommen hat?

Berlin, den 31. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Gerrit Huy, Jan Wenzel Schmidt, Kay Gottschalk, Jörg Schneider, Martin Hess, Dr. Malte Kaufmann, Thomas Dietz, Dr. Götz Frömming, René Bochmann, Edgar Naujok, Albrecht Glaser, Dr. Christian Wirth, Kay-Uwe Ziegler, Dietmar Friedhoff, Uwe Schulz, Harald Weyel, Barbara Lenk, Dr. Rainer Rothfuß und der Fraktion der AfD

Briefwahl und bewegliche Wahlvorstände

Die Briefwahl sollte eigentlich die Ausnahme sein. Tatsächlich aber wird sie immer mehr zu Regel. Bei der Bundestagswahl 2021 wählte fast die Hälfte (47,3 Prozent) der Wähler per Briefwahl (www.bundeswahlleiterin.de/info/presse/mitteilungen/bundestagswahl-2021/53_21_briefwahlbeteiligung.html). Durch diese Entwicklung sind nach Auffassung der Fragesteller das Leitbild der Urnenwahl und damit auch die Gewährleistung der Wahlrechtsgrundsätze nicht mehr gegeben.

Die Briefwahl gefährdet nach Auffassung der Fragesteller die Grundsätze der unmittelbaren, freien, gleichen und geheimen Wahl. Niemand kann überprüfen, ob auf dem Briefwähler bei seiner nichtgeheimen Wahl am Küchentisch unzulässiger Druck ausgeübt wird. Anders als bei der Urnenwahl ist der Öffentlichkeitsgrundsatz, dem eine ganz wesentliche Kontrollfunktion zukommt, bei der Briefwahl nach Auffassung der Fragesteller nicht gewährleistet. Die Briefwahl ist damit stets dem Verdacht und dem Anschein von Manipulationen ausgesetzt. Bei einem Anteil von fast 50 Prozent Briefwählern ist dies nach Auffassung der Fragesteller geeignet, um das Vertrauen der Bürger in die Rechtmäßigkeit von Wahlen und damit in die Demokratie nachhaltig zu erschüttern.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat bereits 1981 deutlich zum Ausdruck gebracht, dass eine deutliche Zunahme der Briefwähler mit dem verfassungsrechtlichen Leitbild der Urnenwahl in Konflikt geraten und damit die Regelungen über die Briefwahl als solche unzulässig werden könnten. Dies sei dann der Fall, wenn die Regelung mit einer übermäßigen Einschränkung oder Gefährdung der Grundsätze der unmittelbaren, freien, gleichen und geheimen Wahl verbunden wäre (BVerfG, Beschluss vom 24. November 1981 – 2 BvC 1/81 – Randnummer 24). Daher sei der Gesetzgeber verpflichtet, auch künftig für eine bestmögliche Sicherung und Gewährleistung der Wahlrechtsgrundsätze zu sorgen. Gesetz- und Verordnungsgeber haben daher die bisherige Regelung und Handhabung der Briefwahl ständig in Anbetracht neu auftretender Entwicklungen, die unvorhergesehenen Gefahren für die Integrität der Wahl mit sich bringen können, zu prüfen (BVerfG, Beschluss vom 24. November 1981 – 2 BvC 1/81 – Randnummer 25).

Die Anfälligkeit des Briefwahlsystems für Manipulationen ist schon seit längerem bekannt. Als Beispiel sei hier auf den sogenannten Stendaler Wahlbetrug verwiesen. Für die Stadtrats- und Kreistagswahl 2014 wurden mehr Briefwahl-

unterlagen an bevollmächtigte Personen herausgegeben als erlaubt. Zudem wurden Vollmachten gefälscht und Briefwahlunterlagen von Dritten ausgefüllt: Vor der Wahl wurden gefälschte Vollmachten auf den Namen der Suppenfabrikanten Antje und Wolfgang Mandelkow und zwei weitere Personen ausgestellt, in denen diese angeblich ermächtigt wurden, die Briefwahlunterlagen für den Ausstellenden abzuholen. Mitarbeiter der Firma holten die Wahlunterlagen aus dem Rathaus und gaben sie an den damaligen Stadtrat Holger Gebhardt (CDU) weiter, der die Unterlagen zu seinen Gunsten ausfüllte. Bei der Wiederholung der Briefwahl der Stadtratswahl wurden erneut Unterlagen manipuliert (web.archive.org/web/20170929085357/http://www.mdr.de/investigativ/briefwahl-affaere-stendal-wahlbetrug-100.html). Der Stadtrat entschied deshalb, die Wahl des Stendaler Stadtrates in Gänze zu wiederholen. Im März 2017 wurde Holger Gebhardt wegen Wahlfälschung in rund 300 Fällen vom Landgericht Stendal zu zwei Jahren und sechs Monaten Haft verurteilt (www.mdr.de/nachrichten/sachen-anhalt/stendal/prozessaufakt-briefwahlaffaere-stendal-100.html).

Das Beispiel macht auch deutlich, dass gerade ältere und kranke Menschen Opfer von Wahlbetrug werden können und Wahlunterlagen durch Dritte manipuliert werden können.

Die Bundeswahlordnung (BWO) sieht in § 8 vor, dass für die Stimmabgabe in kleineren Krankenhäusern, kleineren Alten- oder Pflegeheimen, Klöstern, sozialtherapeutischen Anstalten und Justizvollzugsanstalten bei entsprechendem Bedürfnis und soweit möglich bewegliche Wahlvorstände gebildet werden sollen. Der bewegliche Wahlvorstand nach § 8 BWO besteht aus dem Wahlvorsteher des zuständigen Wahlbezirks oder seinem Stellvertreter und zwei Beisitzern des Wahlvorstandes. Die Gemeindebehörde kann jedoch auch den beweglichen Wahlvorstand eines anderen Wahlbezirks der Gemeinde mit der Entgegennahme der Stimmzettel beauftragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben die Bundesregierung, die Bundesministerien oder die nachgeordneten Behörden gemäß dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. November 1981 – 2 BvC 1/81 die derzeit geltenden gesetzlichen Regeln zur Briefwahl und die Handhabung der Briefwahl in Anbetracht des stetig zunehmenden Anteils der Briefwähler geprüft, ob diese Gefahren für die Integrität der Wahl mit sich bringen können, wenn ja, zu welchem Ergebnis sind sie gekommen, und wenn nein, warum nicht, und ist eine solche Prüfung in Zukunft geplant?
2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele bewegliche Wahlvorstände seit der Bundestagswahl 2002 in den Bundesländern eingesetzt wurden (bitte nach Wahl, Bundesländern und Anzahl der beweglichen Wahlvorstände aufschlüsseln)?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wie viele Wähler seit der Bundestagswahl 2002 ihre Stimme bei beweglichen Wahlvorständen abgegeben haben (bitte nach Wahl, Bundesländern, Anzahl der Wähler aufschlüsseln)?
4. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie sich seit der Bundestagswahl 2002 die Verteilung Urnenwahl zu Briefwahl in den Wahlbezirken entwickelt hat, in denen bewegliche Wahlvorstände angeboten wurden und inwieweit sich die Verteilung von Wahlbezirken ohne bewegliche Wahlvorstände unterscheidet (bitte nach Wahl, und Bundesländern aufschlüsseln)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko der Manipulation von Briefwahlen, insbesondere mit Blick auf das Beispiel Stendaler Wahlbetrug (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, gerade für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen eine rechtssichere Wahl unter Einhaltung aller Wahlrechtsgrundsätze sicherzustellen, und wenn ja, welche?
7. Wie wird nach geltendem Wahlrecht sichergestellt, dass Personen, bei denen eine Betreuung in allen Lebensbereichen angeordnet ist, frei und geheim wählen können, und liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie dies in der Praxis auch tatsächlich umgesetzt wird (insbesondere für Personen, die in Pflegeeinrichtungen untergebracht sind)?
8. Hat die Bundesregierung Untersuchungen bzw. Studien oder sonstige wissenschaftliche Arbeiten zur Rechtssicherheit von Briefwahlen veranlasst, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann wurden diese Untersuchungen in Auftrag gegeben, wo sind sie veröffentlicht, und welche Ergebnisse wurden festgestellt?

Berlin, den 9. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mautbetrug durch GPS-Jammer

Am 17. August 2023 berichtete die „Bild“ unter dem Titel „Lastwagen-Mafia aus Osteuropa; Maut-Beschiss mit Geheim-Gerät“ über eine Manipulation am Maut-System, die bewirkt, dass Fahrer, die diese illegalen Geräte einsetzen 0 Cent Maut entrichten würden (www.bild.de/bild-plus/regional/hamburg/hamburg-aktuell/lastwagen-mafia-aus-osteuropa-maut-beschiss-mit-geheim-geraet-85029492.bild.html).

Laut Artikel bestätigt das Bundesamt für Logistik und Mobilität, dass dieses Problem bekannt sei, jedoch die Fälle „nicht verstärkt“ auftreten würden: „Nach hiesigem Kenntnisstand handelt es sich um sogenannte GPS-Jammer, die allgemein dazu genutzt werden, um die Positionserkennung von GPS-Geräten zu stören“ (ebd.). Das Amt würde die Entwicklung beobachten und wolle seine Kontrollabläufe fortwährend an neue Erkenntnisse anpassen. Zudem würden speziell ausgebildete Kontrollbeschäftigte eingesetzt, die sich auf den Themenbereich Manipulation spezialisiert haben (ebd.).

Auf in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/29528 antwortete die damalige Bundesregierung, dass statistische Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (ab dem 1. Januar 2023 umbenannt in Bundesamt für Logistik und Mobilität www.balm.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2022/BALM_Disclaimer.html) nur auf der Basis von Jahres- oder Halbjahreswerten erfolgten. Eine Untergliederung in einzelne Monate würde nicht erfolgen. Ebenso würde keine Untergliederung nach Ländern und Herkunftsstaaten erfolgen. In der Antwort wurde dann nach „Gebietsansässigen“ und „Gebietsfremden“ aufgeschlüsselt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat die Bundesregierung Kenntnis erlangt von dem Problem, dass GPS-Jammer zum Maut-Betrug eingesetzt werden?
2. Wie viele Fälle von Maut-Betrug im Straßengüterverkehr sind der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren bekannt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - a) In wie vielen Fällen davon wurden GPS-Jammer eingesetzt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - b) Woraus bestanden die übrigen Fälle (bitte auflisten, auf welche Art und Weise der Betrug stattgefunden hat, und nach Jahren aufschlüsseln)?

- c) Aus welchen Ländern stammen die betroffenen Lkw, Lkw-Fahrer und Unternehmen (bitte nach Jahren aufschlüsseln; falls weiterhin keine Länderdaten aufgenommen werden, bitte nach Gebietsansässigen und Gebietsfremden aufschlüsseln)?
 - d) Welcher wirtschaftliche Schaden ist nach Kenntnissen der Bundesregierung der Logistikbranche durch diese Verstöße entstanden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - e) Welche Mindereinnahmen an Lkw-Maut sind der Bundesrepublik Deutschland nach Kenntnissen der Bundesregierung durch diese Verstöße entstanden (bitte nach Jahren und Art des Verstoßes aufschlüsseln)?
 - f) Welche Einnahmen durch Bußgeld wurden nach Kenntnissen der Bundesregierung bei den Verstößen erzielt (bitte nach Jahren und Art des Verstoßes aufschlüsseln)?
3. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, für welchen Preis die GPS-Jammer den Lkw-Unternehmen angeboten werden, und wenn ja, welche?
- Hat sich, wenn die Frage bejaht wird, der Preis nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten Jahren signifikant verringert?
4. Wie viele speziell ausgebildete Kontrollbeschäftigte, die sich auf den Themenbereich Manipulation spezialisiert haben, hat das Bundesamt für Logistik und Mobilität in den letzten fünf Jahren eingesetzt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
- Bildet das Bundesamt für Logistik und Mobilität selbst solche Kontrollbeschäftigten aus (wenn ja, bitte für die letzten fünf Jahre nach Jahren aufschlüsseln und die Anzahl angeben)?
5. Wurden in den letzten fünf Jahren Kontrollabläufe in Bezug auf GPS-Jammer angepasst (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, wenn ja, bitte aufschlüsseln, in welchen Jahren dies erfolgt ist und wie die Bundesregierung den Erfolg der Veränderung der Kontrollabläufe einschätzt)?
6. Sind zurzeit konkrete Änderungen der Kontrollabläufe in Bezug auf GPS-Jammer geplant (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung ggf., um das Problem des Mautbetrugs mit GPS-Jammern zu lösen?
8. Plant die Bundesregierung, die statistischen Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Logistik und Mobilität auf eine Untergliederung nach Monaten zu erweitern, und wenn nein, warum nicht?
9. Plant die Bundesregierung, die statistischen Auswertungen zu den Straßenkontrollen des Bundesamts für Logistik und Mobilität auf eine Untergliederung nach Ländern und Herkunftsstaaten zu erweitern, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 28. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mögliche Schaffung von Unterbringungsmöglichkeiten für Flüchtlinge im Ausland

Die Zuwanderung von Flüchtlingen stellt die Gemeinden vor erhebliche Probleme, den notwendigen Wohnraum bereit zu stellen. Durch das gleichzeitige Auftreten der hohen Wohnungsnachfrage sowohl durch Kriegsflüchtlinge aus der Ukraine als auch durch Asylsuchende aus unterschiedlichen Herkunftsregionen hat nach Kenntnis der Fragesteller die Situation auf dem Wohnungsmarkt vielerorts dramatische Formen erreicht (siehe beispielsweise in Bayern: www.merkur.de/bayern/krieg-konflikt-fluechtlinge-wohnungsmarkt-bayern-ukraine-91821725.html)?

Alternativ zur Unterbringung in Deutschland sind auch Lösungsmöglichkeiten in den Herkunftsstaaten oder Herkunftsregionen denkbar. So hat beispielsweise Polen in der Ukraine sog. Moduldörfer errichtet, um Kriegsflüchtlingen, die ihre Wohnung verloren haben, zumindest eine neue Übergangswohnung zu bieten (vgl. www.faz.net/aktuell/politik/ausland/polen-befuerchtet-durch-frost-neue-fluechtlinge-aus-der-ukraine-18463417.html; academy.europa.eu/local/euacademy/pages/course/community-overview.php?title=introduction-to-capacity-building-for-reconstruction), und die Europäische Kommission wird im Rahmen des „New European Bauhaus“-Programms den Wiederaufbau der Städte in der Ukraine unterstützen (academy.europa.eu/local/euacademy/pages/course/community-overview.php?title=introduction-to-capacity-building-for-reconstruction).

Im Rahmen des Follow-up-Prozesses zum zweiten Flüchtlingsgipfel am 16. Februar 2023 wurden auch Vorschläge zur Flüchtlingsunterbringung im Wege des seriellen und modularen Bauens thematisiert (Schriftlicher Bericht der Bundesregierung zu den Arbeits-Clustern von BMI, Ländern und Kommunen hinsichtlich des Follow-up-Prozesses zum 2. Flüchtlingsgipfel am 16. Februar 2023 mit zusätzlichem Augenmerk auf die Finanzierung etwaiger Handlungsempfehlungen – Ergänzung, Ausschussdrucksache: 20(24) 131a vom 23. Mai 2023).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ukraine beim Wiederaufbau zerstörter Häuser und zur Unterbringung von Kriegsflüchtlingen innerhalb der Ukraine zu unterstützen, wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?

2. Wird seitens der Bundesregierung in der Bereitstellung von Unterbringungsmöglichkeiten im Wege des seriellen und modularen Bauens (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, auch Containersiedlungen) eine sinnvolle Lösungsmöglichkeit zur Wohnraumschaffung für Binnenflüchtlinge in der Ukraine gesehen, und wenn ja, wird dies bereits organisatorisch und finanziell unterstützt (wo, und in welchem Umfang), und wenn nein, warum erfolgt dies nicht?
3. Ist für die Bundesregierung eine finanzielle Unterstützung des sozialen Wohnungsbaus in der Ukraine denkbar?
4. Wird seitens der Bundesregierung die Errichtung von Flüchtlingsunterkünften im Ausland unterstützt, und wenn ja, wo, und in welchem Umfang?
5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Erfahrungen anderer Staaten oder Organisationen mit der Unterbringung von Flüchtlingen in seriell und modular erstellten Unterkünften (wenn ja, diese bitte möglichst detailliert darstellen)?

Berlin, den 18. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2022

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. Bundestagsrucksache 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 Bundestagsrucksache 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts „Stationsoffensive“ vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?
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?

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?
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?

Berlin, den 28. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ (<https://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 (Stecknummer 2315),
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord (Streckennummer 1552),
- Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus (Streckennummer 2404),
- Gerstungen – Heimbaldshausen/Untereibzbach (Streckennummer 6707),
- Borstel – Niedergörne (Stecknummer 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 (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stehen die genannten acht Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) Netz AG?
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)?
3. Mit welchen Investitionen wird pro zu elektrifizierende Strecke kalkuliert (Stand 31. Dezember 2022)?
4. Liegen für die vier erstgenannten Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) Erklärungen der privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber vor, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen?
5. Müssen unbeschränkte Bahnübergänge durch beschränkte ersetzt werden, und wenn ja, wie viele pro genannte Strecke?
6. Ist vorgesehen, Lärmschutzwände an den genannten Strecken zu errichten, und wenn ja, an welchen, und mit welcher Länge?

Berlin, den 4. September 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Zum 1. Januar 2024 sollen die DB (Deutsche Bahn)-Infrastruktursparten 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-desastroes-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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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 oGmbH untersucht oder untersuchen lassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wer hat in wessen Auftrag die Untersuchung durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?
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?
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)?
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)?

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?
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?
9. Plant die Bundesregierung, einen eigenen Gesetzentwurf zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) einzubringen, und wenn ja, wann soll dieses erfolgen?
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)?
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?
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?
14. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB AG (Konzern einschließlich aller konsolidierten Unternehmen) zum 30. Juni 2023 unter Einbeziehung begebener Hybridanleihen?

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-wissing-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?
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?
24. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
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?

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?
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?
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?

Berlin, den 17. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Martin Hess, Gereon Bollmann, René Bochmann, Kay-Uwe Ziegler, Eugen Schmidt, Bernd Schattner, Dietmar Friedhoff, Gerrit Huy, Carolin Bachmann, Hannes Gnauck, Dr. Malte Kaufmann, Jan Wenzel Schmidt, Albrecht Glaser, Edgar Naujok, Beatrix von Storch, Kay Gottschalk, Mike Moncsek, Dr. Christina Baum, Thomas Dietz und der Fraktion der AfD

Schwere Ausschreitungen in Stuttgart auf einer Veranstaltung eines regierungsnahen eritreischen Vereins

Am 16. September 2023 kam es in Stuttgart bei einer Veranstaltung des Verbandes eritreischer Vereine zu schweren Ausschreitungen (www.derstandard.de/story/3000000187259/schwere-ausschreitungen-am-rande-bei-eritrea-treffen-in-deutschland). Bis zu 200 Personen sollen Polizisten mit Steinen, Flaschen und Holzlatten angegriffen und 24 Polizisten dabei verletzt haben. 228 Personen wurden vorläufig festgenommen (www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2023-09/eritrea-festival-ausschreitungen-nancy-faeser-verurteilt?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Die Veranstaltung war von einem regierungsnahen eritreischen Verein organisiert worden (www.tagesschau.de/inland/regional/badenwuerttemberg/swr-nach-eritrea-ausschreitungen-in-stuttgart-was-steckt-hinter-dem-konflikt-100.html). Zu den Auseinandersetzungen kam es, weil Anhänger der eritreischen Opposition die Veranstaltung stören wollten.

212 der Verdächtigen hätten die eritreische Staatsbürgerschaft, sieben Verdächtige seien deutsch mit eritreischen Wurzeln (www.welt.de/politik/deutschland/article247520998/Stuttgart-228-Festnahmen-nach-Eritrea-Randale.html).

Rainer Wendt, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft, forderte im Interview mit der „Welt“: „Wer den Schutzstatus missbraucht, dem muss der Schutzstatus entzogen werden“ (www.welt.de/politik/deutschland/video247530408/Gewalt-auf-Eritrea-Veranstaltung-Wer-den-Schutzstatus-missbraucht-dem-muss-der-Schutzstatus-entzogen-werden.html).

Vom Verband der eritreischen Vereine in Stuttgart wurde angekündigt, weitere Veranstaltungen durchzuführen (www.welt.de/politik/deutschland/video247530408/Gewalt-auf-Eritrea-Veranstaltung-Wer-den-Schutzstatus-missbraucht-dem-muss-der-Schutzstatus-entzogen-werden.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, welche Vereine in Stuttgart an der Veranstaltung teilgenommen haben und welche Vereine für die Organisation der Veranstaltung verantwortlich waren (wenn ja, bitte nach Name, Sitz und Rechtsform des Vereins aufschlüsseln)?

2. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele als gemeinnützig im Sinne der Abgabenordnung anerkannte eritreische Vereine oder Organisationen in Deutschland aktuell ihren Sitz haben (wenn ja, bitte nach Namen der Organisation, Sitz, Gründungsjahr, Rechtsform, Tätigkeitsschwerpunkt aufschlüsseln)?
3. Wurden seit 1. Januar 2013 den in Frage 2 erfragten Organisationen Geldmittel von Bundesministerien oder nachgeordneten Dienststellen bewilligt (wenn ja, bitte nach Namen der Organisation, Höhe und Art der Mittel, Datum der Bewilligung aufschlüsseln)?
4. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele eritreische Organisationen, die nicht als gemeinnützig anerkannt sind, derzeit in Deutschland ihren Sitz haben (wenn ja, bitte nach Namen der Organisation, Bundesland, Gründungsjahr, Rechtsform, Tätigkeitsschwerpunkt aufschlüsseln)?
5. Wurde seitens des Bundesamtes für Verfassungsschutz jemals geprüft, ob von den Akteuren der eritreischen Organisationen bzw. von den Organisationen selbst eine Gefahr für die freiheitlich demokratische Grundordnung ausgehen könnte, wenn ja, wann wurde diese Prüfung bzw. wurden diese Prüfungen veranlasst, und zu welchem Ergebnis führten sie, und wenn nein, warum nicht, und ist eine solche Prüfung geplant?
6. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es eritreische Organisationen in Deutschland gibt, die in Deutschland Positionen der eritreischen Regierung vertreten und verbreiten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, um welche Organisationen handelt es sich, und wie viele Personen sind dort organisiert?
7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele Eritreer seit dem 1. Januar 2013 aus dem Bundesgebiet ausgewiesen wurden und wie viele abgeschoben wurden (wenn ja, bitte nach Jahr, Zahl, Bundesland aufschlüsseln)?
Wie viele der genannten Personen waren nach Kenntnis der Bundesregierung zuvor in Deutschland strafrechtlich in Erscheinung getreten?
8. Wie vielen Eritreern ist in den letzten fünf Jahren der Schutzstatus widerrufen worden (bitte nach Jahr, Zahl, Bundesland, Grund des Widerrufs aufschlüsseln)?
9. Wie viele Asylanträge von eritreischen Staatsangehörigen wurden im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 in Deutschland gestellt (bitte nach Jahr, Bundesland und Geschlecht der Antragssteller aufschlüsseln)?
10. Ist der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierte Aussage von Rainer Wendt bekannt, und hat sie sich dazu ggf. eine Positionierung erarbeitet, wie lautet diese gegebenenfalls, und sieht die Bundesregierung Anlass zur Änderung des Ausländerrechts, insbesondere des Gesetzes über den Aufenthalt, die Erwerbstätigkeit und die Integration von Ausländern im Bundesgebiet (AufenthG)?

Berlin, den 25. September 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zuschüsse für Investitionen zum modellhaften Umbau von Industriedenkmalern

Der Bundeshauhalt enthält im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen unter dem Einzelplan 25, Titel 89306-423 ein „Zuschussprogramm zum modellhaften Umbau von Industriedenkmalern“, das bewilligte Zuschüsse für zwei Projekte umfasst, eines davon sind „Zuschüsse für Investitionen zum modellhaften Umbau eines Industriedenkmal zu einer Sporthalle in Eisenach“ (Bundestagsdrucksache 20/7800).

Seit Jahrzehnten findet in Deutschland ein Umbau und eine Nachnutzung von aufgegebenen Industriegebäuden statt, die unter Denkmalschutz stehen. Hierzu gibt es ein differenziertes Finanzierungssystem auf Länderebene, da der Denkmalschutz im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland der Länderebene zugeordnet ist. Auch eine wissenschaftliche Aufarbeitung dieser Problemstellung ist erfolgt (Industriedenkmalpflege – Umnutzung, Wiedernutzung und Weiternutzung von Industriedenkmalen, Arbeitsheft des Thüringischen Landesamtes für Denkmalpflege, Neue Folge 14, Kolloquium vom 28. April 2003). Umbauten solcher Vorhaben wurden deshalb bislang oft aus Privatinitiative oder auch mit Unterstützung mit Mitteln aus Länderhaushalten umgesetzt.

Die Umwandlung eines Industriedenkmal zu einer Sporthalle ist nicht neu. Im Jahr 2014 geschah dies z. B. in Lüdenscheid bei dem denkmalgeschützten Gebäudekomplex der ehemaligen Maschinenfabrik Hesse & Jäger, indem dort ein Umbau zu einer Sportstätte mit Bistro und dem Verwaltungssitz eines Sportvereins erfolgte (www.ingenieure-heg.de/projekt/maschinenfabrik-hesse-und-jaeger-umnutzung-eines-industriedenkmal/, Zugriff am 25. September 2023).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde es als erforderlich angesehen, auf Bundesebene das genannte Zuschussprogramm einzurichten?
2. In welcher Form erfolgte wann ein Ausschreibungs- und Auswahlverfahren für das Zuschussprogramm?
3. Wie viele Anträge wurden zu dem Zuschussprogramm eingereicht?
4. Wie war die Auswahlkommission für das Zuschussprogramm zusammengesetzt?

5. Welche Kriterien waren ausschlaggebend für die Auswahl der zwei Projekte für das Zuschussprogramm?

Berlin, den 27. September 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, Steffen Janich, Dr. Christian Wirth, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Entwicklungen im Bereich der Bahn-Sabotage bei der Deutschen Bahn AG

Die Fragesteller interessieren sich für Sabotageakte in Bezug auf die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG mit dem Ziel der Störung des Fahrbetriebs oder Auswirkungen auf die Sicherheit im Bahnverkehr. Von der Kleinen Anfrage vorsorglich ausgeschlossen sind deshalb Manipulationen oder Aufbrüche von Fahrkartenautomaten, auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass derartige Handlungen einen Fahrbetrieb möglicherweise beeinträchtigen könnten.

Wir fragen die Bundesregierung :

1. Wie viele Anschläge im Sinne einer gezielten Sabotage von Zügen oder Bahnanlagen der Deutsche Bahn AG erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2020 bis 2023 (Stichtag für 2023: 31. August 2023) (bitte jährlich nach Anzahl, erfüllten Straftatbeständen, ggf. einem ermittelten Phänomenbereich, konkretem Angriffsziel, Tatzeitpunkt sowie einem etwaigen Bezug zu Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine aufschlüsseln)?
2. Sofern „Züge“ oder „Bahnanlagen“ der Deutschen Bahn AG als Anschlagziel nicht explizit herausgefiltert werden können (vgl. die Erklärungen der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/17437), hält die Bundesregierung eine entsprechende Aufnahme in den Angriffszielkatalog des Bundeskriminalamtes für sinnvoll, und wenn ja, bis wann soll hier eine Implementierung erfolgen, wenn nein, warum nicht?
3. Wie verteilen sich die Anschläge (Frage 1), die einem Phänomenbereich zugeordnet werden konnten, anteilig auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach den erfragten Zeiträumen aufschlüsseln)?
4. Bei wie vielen Anschlägen im Sinne von Frage 1 konnten die Täter nach Kenntnis der Bundesregierung ermittelt werden, und gehörten diese ggf. einer bestimmten extremistischen Gruppierung an (bitte nach Jahr des Angriffs, Angriffsobjekt, Gruppierungsbezeichnung sowie Phänomenbereich aufschlüsseln)?

5. Welche Aussagen kann die Bundesregierung zur Anzahl und Herkunft der Täter bzw. Tatverdächtigen (Frage 4) machen (bitte jeweils jährlich nach erfassten deutschen, nichtdeutschen Tatverdächtigen, Tatverdächtigen, deren Staatsangehörigkeit ungeklärt bzw. unbekannt ist sowie Tatverdächtigen, die gänzlich unbekannt sind, also zu denen keinerlei Informationen vorliegen aufschlüsseln sowie anschließend alle ausländischen Staatsangehörigkeiten in absoluten Zahlen je Abfragezeitraum benennen)?
6. In welchen Bundesländern erfolgten die schwerwiegendsten Anschläge auf die Deutsche Bahn AG im Sinne einer erheblichen Beeinträchtigung des Bahnbetriebs (bitte nach Jahren, Kurzbeschreibung des Anschlags und Phänomenbereich aufschlüsseln)?
7. Wie viele der erfragten Anschläge (Frage 1) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils im erfragten Zeitraum als sicherheitsgefährdend für den Bahn- und Fahrgastbetrieb eingestuft, und in welchen Fällen wurde das Gemeinsame Extremismus- und Terrorismusabwehrzentrum (GETZ) oder das Gemeinsame Terrorismusabwehrzentrum (GTAZ) dazu eingebunden (bitte nach Jahr, Phänomenbereich und Sachverhalt aufschlüsseln)?
8. Wie viele Cyberangriffe hat die Deutsche Bahn AG in den Jahren von 2020 bis 2023 dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) gemeldet (bitte nach Jahren und ggf. Phänomenbereich aufschlüsseln, vgl. dazu ferner Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/17437)?
9. Wie viele Anschläge im Hinblick auf Frage 1 erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung gleichzeitig koordiniert an unterschiedlichen Objekten der Deutschen Bahn AG, und geht die Bundesregierung hierbei von koordinierten Angriffen aus?
10. Sieht die Bundesregierung bundesweit oder auch regional Anzeichen dafür, dass es sich bei den zuvor erfragten Anschlägen um systematische Formen der Sabotage oder des Terrorismus handelt, und wie begründet sie ihre Auffassung (bitte nach Phänomenbereichen aufschlüsseln und ggf. gesondert zu einem etwaigen Bezug zu Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine ausführen)?
11. Zu welchen Ergebnissen gelangt die Bundesregierung in dem durch die Bundespolizei erstellten „Lagebild Bahn“ hinsichtlich der Entwicklung der Bahn-Sabotage im Sinne dieser Kleinen Anfrage, insbesondere in Bezug auf die Entwicklung linksextremistischer und islamistischer Sabotageakte bzw. Terroranschläge?
12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zur Entwicklung der Anzahl von Strafdelikten sowie der Anzahl von Tatverdächtigen und deren Herkunft im Hinblick auf manipulierte Steckdosen in Zügen in den letzten fünf Jahren bis heute (31. August 2023) sammeln können (bitte in diesem Kontext auch nach der jährlichen Gesamtzahl manipulierter Steckdosen in Zügen aufschlüsseln und diese ggf. einem ermittelten Phänomenbereich zuordnen (siehe dazu www.zdf.de/nachrichten/panorama/bahn-steckdose-manipulation-bundespolizei-warnung-100.html, www.focus.de/panorama/welt/verdacht-der-versuchten-koerperverletzung-bundespolizei-warnt-erneut-vor-manipulierten-steckdosen-in-zuegen_id_203597686.html)?

Berlin, den 4. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, Steffen Janich, Dr. Christian Wirth, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Finanzhilfen für den Gazastreifen bis Oktober 2023 zum Stichtag 15. Oktober 2023

Die militant-islamistische Hamas startete am 7. Oktober 2023 vom Gazastreifen aus mit Tausenden Raketen und Hunderten Kämpfern einen Großangriff auf Israel (www.tagesschau.de/ausland/asien/gaza-israel-raketen-102.html). Tausende Menschen wurden dabei in Israel getötet oder verletzt. Hunderte Menschen sollen zudem als Geiseln durch die Hamas nach Gaza verschleppt worden sein. Aufgrund dieses Terroraktes hat das israelische Sicherheitskabinett den Kriegszustand ausgerufen (www.zdf.de/nachrichten/politik/israel-bundesregierung-palaestinenser-angriff-hilfe-unterstuetzung-100.html). Der Bundeskanzler Olaf Scholz verurteilte diese Angriffe der Hamas und betonte, Deutschland stehe an Israels Seite (www.dw.com/de/olaf-scholz-deutschlands-platz-ist-an-der-seite-israels/a-67071937). Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung will als Reaktion auf den Hamas-Angriff auf Israel sein gesamtes Engagement für die palästinensischen Gebiete auf den Prüfstand stellen. Die volle Solidarität gelte Israel, so die Bundesministerin für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Svenja Schulze (www.tagesschau.de/inland/debatte-hilfen-palaestinenser-100.html).

Die Fragesteller interessieren sich in diesem Kontext für die erfolgten Finanzhilfen der Bundesregierung speziell mit einem Bezug zum Gazastreifen, der militant-islamistischen Hamas Regierung, palästinensischen Organisationen und Hilfsorganisationen. Sofern eine solche Aufschlüsselung nicht möglich ist, soll bitte allgemein auf die Unterstützung palästinensischer Gebiete abgestellt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren die Finanzhilfen der Bundesregierung für den Gazastreifen in den letzten fünf Jahren (bitte nach Jahren, Gesamtsummen, sowie anschließend nach Einzelbeträgen, Empfängern, Projekte oder Programmen sowie entsprechenden Haushaltstiteln aufschlüsseln)?
2. Welche Sachmittel hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren im Sinne von Frage 1 für welche Empfänger bereitgestellt (bitte nach Jahren, Art und Wert der Sachmittel sowie Empfänger aufschlüsseln)?
3. Welche Bedingungen oder Auflagen sind mit diesen in den Fragen 1 und 2 erfragten Hilfen für den Gazastreifen verbunden?

4. Gibt es derzeit einen effektiven Mechanismus zur Überwachung der transparenten Verwendung der geleisteten Finanz- und Sachmittel und zur Bewertung der erzielten Fortschritte, und wenn ja, welcher Mechanismus ist dies, wie funktioniert dieser, und kann die Bundesregierung in diesem Kontext einen möglichen Missbrauch ausschließen?
5. Welche Maßnahmen wurden durch die Bundesregierung ergriffen, um sicherzustellen, dass diese Hilfen nicht in die Hände von extremistischen bzw. terroristischen Gruppierungen im Gazastreifen gelangen?
6. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen Finanzhilfen (auch von anderen Staaten) in Bezug auf den Gazastreifen durch die Empfänger zweckwidrig verwendet worden sind, und wenn ja, in welcher Höhe und für welche Zwecke wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung verwendet?
7. Wie viele Warnungen anderer Staaten hat die Bundesregierung im Hinblick auf eine Umleitung deutscher Finanz- und Sachmittel hin zu extremistischen bzw. terroristischen Organisationen mit Bezug zum Gazastreifen (palästinensischen Gebieten) bisher in welchem Jahr erhalten, und an welches Bundesministerium oder an welche Behörde gingen diese Warnungen jeweils (bitte in absoluten Zahlen nach Empfänger aufschlüsseln, www.welt.de/politik/deutschland/article242640977/Israels-schwerer-Verdacht-dass-Terroristen-deutsche-Steuer-gelder-erhalten.html)?
8. Gab es Fälle, in denen deutsche Finanzhilfen für den Gazastreifen aufgrund zweckwidriger Verwendung eingestellt worden sind (bitte nach Jahren, Empfänger und Beträgen, Zweck der Förderung und Grund der Einstellung aufstellen)?
9. Welche Rolle spielt Deutschland aus Sicht der Bundesregierung bei der Förderung von Frieden und Stabilität in der Region im Zusammenhang mit der Unterstützung des Gazastreifens?
10. Gab es bis vor dem Angriff der Hamas auf Israel Pläne der Bundesregierung, die deutschen Finanzhilfen für den Gazastreifen in Zukunft zu erhöhen oder zu ändern, und wenn ja, in welcher Höhe, und mit welcher Begründung?
11. Koordinierte sich Deutschland in der Vergangenheit mit anderen internationalen Gebern im Hinblick auf die Unterstützung des Gazastreifens, und wenn ja, mit welchen Akteuren?
12. Welche Organisationen sind der Bundesregierung in Deutschland bekannt, die gezielt finanzielle Hilfen für den Gazastreifen organisieren?
13. Stehen die in Frage 12 erfragten Organisationen in Deutschland in Verdacht, extremistische oder terroristische Organisationen im Gazastreifen zu unterstützen, und wenn ja, welche?
14. Kann die Bundesregierung beziffern, inwieweit Samidoun, eine Gruppierung, die nach einer früheren Einschätzung der Bundesregierung den palästinensischen Widerstand mit allen Mitteln befürwortet und Israels Existenzrecht verneint (Plenarprotokoll 20/33, Antwort auf die Mündliche Frage 43), Gelder in den letzten fünf Jahren in palästinensische Gebiete (speziell auch in den Gazastreifen) transferiert hat (wenn ja, bitte ausführen)?

Berlin, den 19. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, Thomas Seitz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Thomas Erhorn, Dirk Brandes, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Aktuelle Perspektiven für den deutschen Wassertourismus

Eine von der Bundesregierung geförderte Studie kam 2016 zu dem Ergebnis, dass dem Wassertourismus mit rund 4,215 Mrd. Euro Bruttoumsatz in Deutschland sowohl direkt als auch über volkswirtschaftliche Effekte eine erhebliche ökonomische Bedeutung zukommt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Aus dem durch den Wassertourismus generierten Bruttoumsatz ergebe sich ein Einkommensäquivalent von 66 519 Personen, die ihren Lebensunterhalt durch den Wassertourismus an Bundeswasserstraßen bestreiten können (a. a. O., S. 4). Die Bedeutung des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen könne als ein wichtiges und ökonomisch wachsendes Marktsegment gewertet werden, so die Studie (a. a. O., S. 67).

Deutschland habe sich international als bedeutende Wassertourismusdestination etabliert (a. a. O., S. 4). Dabei verfüge Deutschland über die größten zusammenhängenden Gewässerstrukturen in Europa (a. a. O., S. 7). Insbesondere die Bundeswasserstraßen dienen dabei in zunehmendem Maße der Erholung und sind Ort des Wassertourismus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung auf der Grundlage der in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten Studie zum Wassertourismus politische Maßnahmen ergriffen, um die Rahmenbedingungen des Wassertourismus in Deutschland zu verbessern, und wenn ja, welche?
2. Liegen der Bundesregierung aktuelle Daten über das Wachstumspotential des Wassertourismus vor, und wenn ja, welche?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ergebnisse der Studie zu den wirtschaftlichen Potentialen des Wassertourismus in Deutschland aus dem Jahr 2016 aktualisieren zu lassen, und wenn nein, warum nicht?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, direkt oder indirekt den Wassertourismus in dieser Legislaturperiode zu fördern, und wenn ja, durch welche Maßnahmen?

5. Trägt die Bundesregierung bei der Auswahl von Projektförderungen im Bereich des Wassersports der Auffassung von Fachleuten Rechnung, wonach Deutschland mit seinen Gewässern und Wasserstraßen inmitten Europas in erheblichem Umfang wassertouristisches Transitland sei, und wenn ja, inwiefern (vgl. (www.bundestag.de/resource/blob/952096/a4dba9d995dd25fe400e8750cc02cbd67/Stellungnahme-Haass-data.pdf)?)
6. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um das in der 19. Legislaturperiode vorgelegte Wassertourismuskonzept (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/wassertourismuskonzept.pdf?__blob=publicationFile) umzusetzen, und wenn ja, welche?
7. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den im Jahr 2022 vorgestellten Masterplan Freizeitschiffahrt (www.masterplan-freizeitschiffahrt.bund.de/downloads/publications/0/Masterplan%20Freizeitschiffahrt_barrierefrei.pdf) praktisch umzusetzen, und wenn ja, welche?
8. Hat die Bundesregierung eine Gesamtstrategie zur Schleusensanierung an Nebenwasserstraßen entwickelt, welche den Bauwerkszustand und die touristische Relevanz der Schleusen berücksichtigt, und wenn nein, wann ist mit der Erstellung zu rechnen?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch der Investitionsbedarf ist, um die Freizeitwasserstraßen im Eigentum des Bundes wieder in einen für einen erfolgreichen Wassertourismus verlässlichen Zustand zu bringen, und wenn ja, wie hoch ist der Investitionsbedarf?
10. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um die Schleusenbetriebszeiten an Bundeswasserstraßen durch Automatisierung der Schleusen und Leitzentralen zu verlängern und dadurch die Zahl der geschleusten Boote zu erhöhen, und wenn ja, welche?
11. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um die Daten- und Videoübertragung von Schleusen an Bundeswasserstraßen zur Leitzentrale zu verbessern, damit Schleusen nicht wegen Signalstörungen in den Handbetrieb wechseln und somit Bedienungspersonal erfordern, und wenn ja, welche?
12. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Sportboote an Bundeswasserstraßen zu unterstützen, und wenn ja, welche?
13. Bestehen Fördermöglichkeiten des Bundes für die Bereitstellung einer elektrischen Ladeinfrastruktur an Bundeswasserstraßen durch private Investoren, und wenn ja, welche?
14. Wann ist mit der Fertigstellung der Überarbeitung der Sportbootvermietungsverordnung zu rechnen?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung, politische Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass eine naturnahe Umgestaltung von Bundeswasserstraßen im Rahmen des Bundesprogramms Blaues Band Deutschland (www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Binnengewasser/bundesprogramm_blaues_band_bf.pdf) nicht zu Lasten der Befahrbarkeit für die Freizeitschiffahrt führt, und wenn ja, welche?
16. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung negative Auswirkungen des Wassertourismus auf die Umwelt in Deutschland, und wenn ja, welche?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung, mögliche negative Auswirkungen des Wassertourismus auf die Umwelt in Deutschland durch politische Maßnahmen zu reduzieren, und wenn ja, mit welchen?

18. Bestehen aus Sicht der Bundesregierung klimaverträgliche Ausbaupotentiale des Wassertourismus in Deutschland, und wenn ja, welche?
19. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen ihrer Klimaschutzpolitik Maßnahmen zu ergreifen, die sich belastend für den wirtschaftlichen Betrieb von Unternehmen auswirken können, die wassertouristische Produkte oder Angebote vermarkten, und wenn ja, welche?

Berlin, den 19. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Keuter, Rüdiger Lucassen, Gerold Otten, Hannes Gnauck, Edgar Naujok, Carolin Bachmann, Barbara Benkstein, Malte Kaufmann, Dr. Dirk Spaniel, Kay-Uwe Ziegler, Gerrit Huy, René Springer, Jörn König, René Bochmann, Nicole Höchst, Kay Gottschalk, Dr. Götz Frömming, Martin Hess und der Fraktion der AfD

Unterstützer der Terrororganisation Hamas in Deutschland

Medienberichten zufolge wollen die Bundesministerin des Innern und für Heimat, Nancy Faeser, und der Vorsitzende der Sozialdemokratischen Partei Deutschland Lars Klingbeil ausländische Hamas-Unterstützer schneller aus Deutschland ausweisen. Auch soll Personen, die Antisemitismus und Terror unterstützen, die Einbürgerung verweigert werden.

Als ein Kriterium zur Identifizierung von Hamas-Unterstützern wird das Feiern der Hamas auf deutschen Straßen genannt, welches im Falle von nichtdeutschen Personen die Ausweisung aus Deutschland zur Folge haben soll (vgl. www.tagesschau.de/inland/hamas-unterstuetzer-ausweisen-spd-100.html).

Von führenden Vertretern aus Regierungsparteien und der CDU/CSU werden das Verbot islamistischer und antisemitischer Vereine, der Entzug der deutschen Staatsangehörigkeit für Personen mit mehrfacher Staatsangehörigkeit, welche als Hamas-Unterstützer identifiziert werden, und deren Ausweisung gefordert (vgl. www.tagesschau.de/inland/regional/berlin/rbb-politik-fordert-deutliche-antworten-auf-hamas-unterstuetzung-in-berlin-102.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Unterstützer der Hamas sind der Bundesregierung namentlich bekannt?
2. Wie viele hiervon halten sich seit 2015 in Deutschland auf?
3. Wie viele der namentlich bekannten Unterstützer der Hamas haben durch Einbürgerung die deutsche Staatsangehörigkeit erworben?
4. Welche vorherigen Staatsangehörigkeiten hatten die in Frage 3 erfragten eingebürgerten Unterstützer der Hamas zuvor nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Herkunftsstaat und Anzahl gliedern)?
5. In welchen Jahren erfolgten die vorbezeichneten Einbürgerungen (bitte nach Jahren und Anzahl aufschlüsseln)?
6. Woran scheiterte bislang die Ausweisung ausländischer Hamas-Unterstützer?

7. Welche Hinderungsgründe gibt es derzeit, ausländische Hamas-Unterstützer auszuweisen?
8. Welche Rechtsnormen müssten angepasst werden, um die Ausweisung ausländischer Hamas-Unterstützer schnell und rechtssicher vollziehen zu können?
9. Wurde bislang ausgeschlossen, dass einzubürgernde Personen Antisemitismus oder Terror unterstützen, und wenn ja, mit welchen Methoden und Instrumenten?
10. Welche muslimischen Verbände hierzulande haben den barbarischen Terror der Hamas nach Kenntnis der Bundesregierung bislang verurteilt, und welche muslimischen Verbände haben dies nach Kenntnis der Bundesregierung bislang nicht getan?
11. Wie lautet die Position der Bundesregierung zu Forderungen nach einer Ausbürgerung von Hamas-Unterstützern mit doppelter Staatsangehörigkeit?

Berlin, den 26. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Höhe der Wertvernichtung durch das Scheitern der Auslandsstrategie der Deutschen Bahn AG im Personennahverkehr

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/fileadmin/Deutsch/2010/Berichte/2010_gb_dbkonzern_de-data.pdf, S. 28).

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?

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?
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?
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)?
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?
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)?
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?
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?
11. Wie hoch waren die Pensionsverpflichtungen der DB Arriva Plc. in Euro zum Zeitpunkt der Übernahme und zum Zeitpunkt des Verkaufs an das Beteiligungsunternehmen?
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?
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.?

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?

Berlin, den 1. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann, Kay Gottschalk, Jan Wenzel Schmidt, Beatrix von Storch, Martin Reichardt und der Fraktion der AfD

Feministische Stadtentwicklungspolitik

Im Rahmen des 16. Bundeskongresses „Nationale Stadtentwicklungspolitik“, der vom 12. bis zum 13. September 2023 in Jena stattfand (https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Veranstaltungen/DE/AktuelleTermine/2023/0912_bk2023.html), gab es einen Programmpunkt zur sogenannten feministischen Stadtentwicklungspolitik. Unter dem Titel „Feministische Stadtentwicklungspolitik: Wie kommen wir zu einer gerechten, empathischen und inklusiven Planung?“ und unter Leitung des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB), referierten Dr. Brigitte Wotha, Dr. Mary Dellenbaugh-Losse, Lena Rücker, Laura Awad und Miriam Kreuzer (https://nsp-kongress.de/wp-content/uploads/2023/08/11_Feministische-Stadtentwicklungspolitik.pdf) zum Thema.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ergebnisse und Erkenntnisse lieferte der Programmpunkt zur feministischen Stadtentwicklungspolitik hinsichtlich des ausgegebenen Ziels einer gerechten, empathischen und inklusiven Planung (bitte ausführen)?
2. Wie begründet die Bundesregierung die Einladung von Lena Rücker als Referentin (bitte ausführen)?
3. Wie begründet die Bundesregierung die Einladung von Dr. Brigitte Wotha als Referentin (bitte ausführen)?
4. Wie begründet die Bundesregierung die Einladung von Dr. Mary Dellenbaugh-Losse als Referentin (bitte ausführen)?
5. Wie begründet die Bundesregierung die Einladung von Laura Awad als Referentin (bitte ausführen)?
6. Wie begründet die Bundesregierung die Einladung von Miriam Kreuzer als Referentin (bitte ausführen)?
7. Welche Personen und Vertreter von Organisationen, Institutionen, Städten etc. nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung am Rahmenprogramm des Bundeskongresses zum „URBACT-Treffen“ teil (<https://nsp-kongress.de/>) (bitte nach Personen, vertretenen Organisationen, bzw. Institutionen und/oder Kommunen etc. und jeweiligem Zweck und Funktion der Teilnahme aufschlüsseln; bitte begründen), und wurde ein Protokoll erstellt sowie ein Ergebnis dokumentiert (wenn nein, bitte begründen)?

- a) Sind ein etwaiges Protokoll und ein etwaiges schriftliches Ergebnis veröffentlicht worden, und wenn nein, warum nicht?
 - b) An welcher Stelle sind ein etwaiges Protokoll und ein etwaiges schriftliches Ergebnis jeweils hinterlegt?
 - c) Was beinhaltet das etwaige Protokoll konkret, und was war das etwaige schriftliche Ergebnis (bitte so genau wie möglich ausführen)?
8. Welche deutschen Städte wurden im Rahmen des ersten Aufrufs von URBACT in der aktuellen Förderperiode für die Beteiligung an URBACT-Netzwerken ausgewählt (<https://nsp-kongress.de/>)?
- a) Auf welcher Grundlage bzw. aufgrund welcher Kriterien wurden diese Städte jeweils ausgewählt?
 - b) Vor welchen „vergleichbaren Herausforderungen“ (<https://nsp-kongress.de/>, siehe Programmpunkt 13) stehen diese Städte?
 - c) Um welche Themen und Ziele geht es bei den einzelnen Städten, insbesondere im Hinblick auf „Gender Equal Cities“ (<https://urbact.eu/knowledge-hub/gender-equal-cities/>)?
9. Orientiert sich das BMWSB mit seinem feministischen Ansatz an anderen Ressorts (vgl.: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/leitlinien-ffp/2584950>), und wenn ja, an welchen, und inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
10. Gibt es Workshops und Coachings oder Ähnliches für Mitarbeiter des BMWSB zum Feminismus und zur feministischen Stadtentwicklungspolitik (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, wer referiert diese?
 - b) Wenn ja, in welchem personellen, zeitlichen und finanziellen Umfang finden diese statt?
 - c) Wenn ja, sind diese für Mitarbeiter des BMWSB obligatorisch, oder handelt es sich um ein Angebot auf freiwilliger Basis?
 - d) Wenn ja, welcher konkrete Inhalt wird den Teilnehmern vermittelt?
11. Gibt es zum Feminismus und zur feministischen Stadtentwicklungspolitik eine oder mehrere Arbeitsgruppen im BMWSB (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, seit wann?
 - b) Wenn ja, zu welchem Zweck wurde bzw. wurden diese gegründet?
 - c) Wenn ja, mit wie vielen und welchen Personen ist bzw. sind diese besetzt?
 - d) Wenn ja, haben die Arbeitsgruppen, neben der Stadtentwicklungspolitik, auch weitere nichtfeministische Schwerpunkte, etwa im Hinblick auf Programme, Initiativen etc. des BMWSB (bitte ausführen)?
12. Plant die Bundesregierung eine Leitlinie oder dergleichen für eine feministische Stadtentwicklungspolitik (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, wann, und auf welcher Grundlage wurde das beschlossen?
 - b) Wenn ja, seit wann, und durch wen wird daran gearbeitet?
 - c) Wenn ja, wann wird diese nach Kenntnis der Bundesregierung fertiggestellt und gegebenenfalls veröffentlicht werden?

- d) Wenn ja, hat diese Leitlinie, neben einem etwaigen stadtentwicklungspolitischen, auch einen nichtfeministischen thematischen Schwerpunkt, etwa im Hinblick auf Programme, Initiativen etc. des BMWSB (bitte ausführen)?
13. Gibt es zum Feminismus innerhalb des BMWSB bzw. zur feministischen Stadtentwicklungspolitik eine Budgetierung, bzw. ist eine solche geplant (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, wann, und auf welcher Grundlage wurde das beschlossen?
- b) Wenn ja, in welcher Höhe?
- c) Wenn ja, welche Programme, Projekte, Initiative, Maßnahmen, Projekte und ähnlich werden damit bzw. sollen nach Kenntnis der Bundesregierung damit finanziert werden (bitte nach Möglichkeit vollständig auflisten und jeweils nach Titel, Ziel, Zweck, und Mitteln aufschlüsseln)?
14. Plant die Bundesregierung im Hinblick auf den feministischen Ansatz im BMWSB bzw. die feministische Stadtentwicklungspolitik die Schaffung neuer entsprechender Stellen in Städten bzw. Kommunen (etwa über eine Finanzierung durch Fördermittel), und/oder plant sie, bereits bestehende Stellen, etwa von Gleichstellungsbeauftragten (vgl.: <https://www.freiberger.de/stadt-und-buerger/buergerservice/behoerdenuuebersicht/gleichstellungs-und-frauenbeauftragte>), in irgendeiner Art und Weise auszuweiten (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, wann, und auf welcher Grundlage wurde das beschlossen?
- b) Wenn ja, in welchem personellen und finanziellen Ausmaß?
15. Welche Themen sowie konkrete Probleme und Missstände adressiert der feministische Ansatz im Bereich des BMWSB, und wieso sind für die genannten Themen, Probleme und Missstände die bisherigen Ansätze und Instrumente etc. nicht ausreichend (bitte ausführen und begründen)?
16. Unterscheidet sich die feministische Stadtentwicklungspolitik im Hinblick auf das Thema „Sicherheit, öffentlicher Raum, Kommunikation, Respekt, Repräsentanz, Inklusion und Partizipation“ (https://nsp-kongress.de/wp-content/uploads/2023/08/11_Feministische-Stadtentwicklungspolitik.pdf) von der herkömmlichen Stadtentwicklungspolitik (bitte jeweils ausführen und begründen)?
17. Adressiert nach Kenntnis der Bundesregierung eine feministische Stadtentwicklungspolitik den Klimawandel bzw. klimapolitische Maßnahmen (vgl. <https://www.arl-international.com/activities/gender-and-climate-justice-cities-and-urban-regions>), und wenn ja, inwiefern (bitte begründen und konkrete Beispiele nennen)?
18. Findet die Fluchtzuwanderung in der feministischen Stadtentwicklungspolitik eine konkrete Berücksichtigung, und wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
19. Welchen konkreten Mehrwert haben Frauen vom feministischen Ansatz innerhalb des BMWSB und von einer feministischen Stadtentwicklungspolitik und den damit verbundenen Zielen (bitte ausführen und begründen)?
20. Welchen konkreten Mehrwert haben Männer vom feministischen Ansatz innerhalb des BMWSB und von einer feministischen Stadtentwicklungspolitik und den damit verbundenen Zielen (bitte ausführen und begründen)?

21. Auf welchen konkreten Erfahrungen und Erkenntnissen beruht der feministische Ansatz des BMWSB (bitte ausführen und begründen)?
22. Welche Ansätze der Geschlechterforschung beinhaltet die feministische Stadtentwicklungspolitik nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte ausführen und begründen)?
23. Spielt „Gender Mainstreaming“ (vgl. <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gleichstellung-und-teilhabe/gender-mainstreaming-80436#:~:text=Gender%20Mainstreaming%20bezeichnet%20die%20Verpflichtung,in%20den%20Blick%20zu%20nehmen.>) in der feministischen Stadtentwicklungspolitik bzw. im feministischen Ansatz des BMWSB eine Rolle, und wenn ja, welche?

Berlin, den 24. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Bundesförderung von Sportstätten

Der Bund fördert die Sanierung und teilweise auch den Neubau von Sportstätten durch verschiedene Förderprogramme. Der entsprechende Bericht des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen führt dazu folgende Programme auf (öffentliche 44. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw21-pa-wohnen-44-sitzung-947996>; Ausschussdrucksache 20(24)135): Bundesprogramm Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur; Investitionspakt Sportstätten; Investitionspakt Soziale Integration im Quartier; Städtebauförderung; Förderprogramm Klimafreundlicher Neubau; Förderrichtlinien Sportstättenbau; Bundesförderung für effiziente Gebäude; Nationale Klimaschutzinitiative; Energieberatung für Nichtwohngebäude, Anlagen und Systeme. Des Weiteren sind über das Infrastrukturprogramm des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes Investitionen in Sportstätten förderfähig (Mündliche Frage 22, Plenarprotokoll 20/127 S. 15889). Ausgehend davon haben die Fragesteller ein weitergehendes Informationsbedürfnis zur Bundesförderung von Sportstätten.

Wenn im Folgenden nach oder im Zusammenhang mit Programmen und Projekten gefragt wird, sind, wenn nicht anders ausgeführt, immer Programme und Projekte gemeint, in denen Sportstätten gefördert werden bzw. eine Förderung möglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wurde im Bericht der Bundesregierung (öffentliche 44. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw21-pa-wohnen-44-sitzung-947996>; Ausschussdrucksache: 20(24)135) das Infrastrukturprogramm des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes nicht aufgeführt, obwohl auch darunter Sportstätten förderfähig sind (Mündliche Frage 22, Plenarprotokoll 20/127 S. 15889)?
2. Warum finden Förderrunden teilweise, wie im Falle des Bundesprogramms Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur, nicht regelmäßig, mithin jährlich, statt (<https://www.sport-jugend-kultur.de/>)?
3. Mit welchen Programmen (oder Maßnahmen, Initiativen etc.) fördert die Bundesregierung gegenwärtig Sportstätten (einschließlich der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten; bitte vollständig aufzählen)?

- a) Wie hoch sind jeweils die aktuellen bzw. letztmaligen Fördersummen dieser Programme im Allgemeinen und im Besondern hinsichtlich der Verwendung für die Förderung von Sportstätten nach Kenntnis der Bundesregierung (gegebenenfalls Schätz- und Erfahrungswerte nennen)?
 - b) Wer ist mit der Durchführung der jeweiligen Programme beauftragt (bitte begründen)?
 - c) Wer ist jeweils antragsberechtigt?
 - d) Auf welche Weise können jeweils Interessenbekundungen und Anträge eingereicht werden (etwa postalisch und/oder über das Portal easy-Online, vgl. <https://foerderportal.bund.de/easyonline/nutzungsbedingungen.jsf?redirectFrom=/easyonline/formularbearbeitung.jsf>; bitte begründen)?
 - e) Wie ist der jeweilige Ablauf der Förderrunden, insbesondere hinsichtlich der Interessenbekundung und Antragstellung, gestaltet (vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-aufruf-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=12, Nummer 7 und 8; bitte nach den einzelnen Verfahrenspunkten, nach etwaigen Phasen und damit zusammenhängenden Entscheidungen im Hinblick auf ein Projekt bzw. Projektvorhaben aufschlüsseln; bitte begründen)?
4. Welche Stellen (Institutionen, Organisationen etc.) führen Auswahlentscheidungen bei Projekten bzw. Projektvorhaben mit Blick auf Programme zur Sportstättenförderung durch oder sind daran beteiligt (vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=8, S. 12f; https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-aufruf-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=12, Nummer 7; bitte nach allen Stellen in den jeweiligen Programmen aufschlüsseln)?
- a) Nach welchen Auswahlkriterien werden die Projekte bzw. Projektvorhaben (Skizzen o. Ä.) hinsichtlich der jeweiligen Programme ausgewählt, und wie sind diese Kriterien jeweils gewichtet?
 - b) Geschieht diese Auswahl jeweils öffentlich und/oder ist öffentlich einsehbar (bitte hinsichtlich aller Stellen und Auswahlentscheidungen ausführen)?
5. Gibt es bei den Förderprogrammen jeweils zwingende Voraussetzungen oder Vorgaben (vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-aufruf-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=12, Nummer 3), und wenn ja, welche sind das jeweils (bitte ausführen und begründen)?
6. Müssen bei den jeweiligen Förderprogrammen hinsichtlich der beantragten Projekte zwingend Dritte mit einbezogen werden, wie etwa Energieeffizienzexperten oder beauftragte Person für die Belange von Menschen mit Behinderungen, wie beispielsweise im Rahmen des Bundesprogramms Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur (vgl. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sj>

k-2023-aufruf-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=12, Nummer 3), und wenn ja, welche sind das jeweils (bitte jeweils begründen)?

- a) Wenn die Frage 6 bejaht wurde, welche Kosten verursachen diese Dritten jeweils innerhalb der Programme (bitte anteilig nach den durchschnittlichen Kosten für Projekte im Hinblick auf die jeweiligen Programme und anteilig nach den Programmen insgesamt sowie in absoluten Zahlen bei Programmen aufschlüsseln)?
 - b) Wenn die Frage 6 bejaht wurde, werden den Interessenten und Antragstellern diese Dritten jeweils transparent dargestellt, vergleichbar den Energieeffizienzexperten (<https://www.energie-effizienz-experten.de/>; wenn ja, bitte darstellen)?
7. Wie hoch ist der jeweilige Finanzierungsanteil der Antragsteller im Hinblick auf die einzelnen Programme, und welche Abstufungen sind hier jeweils möglich (vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-aufruf-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=12, Nummer 6; bitte je Programm aufschlüsseln, bitte weitergehend die restlichen Kosten nach Trägern aufschlüsseln)?
8. Welche Projekte mit einem Bezug zur Sportstättenförderung wurden während dieser Wahlperiode abgeschlossen, und liegen der Bundesregierung darüber Verwendungsnachweise vor (bitte nach Programmen, Projekttitel, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmittel, Drittmittel, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreie Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
- a) Wenn der Bundesregierung keine Verwendungsnachweise vorliegen, warum nicht?
 - b) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, sind diese öffentlich einsehbar (bitte ausführen)?
 - c) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, warum war die Projektarbeit notwendig und angemessen?
 - d) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, wie wurden die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
9. Welche Projekte mit einem Bezug zur Sportstättenförderung werden derzeit gefördert (bitte nach Programmen, Projekttitel, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmittel, Drittmittel, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreie Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
10. Werden Interessenbekundungen (etwa in Form von Skizzen) bzw. Projektvorhaben o. Ä., die nicht bewilligt wurden, in irgendeiner Art und Weise erfasst und sind für die Öffentlichkeit zugänglich?
- a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Welche einzelnen Interessenbekundungen (etwa in Form von Skizzen) bzw. Projektvorhaben o. Ä. wurden nicht bewilligt (bitte die einzelnen abgelehnten Interessenbekundungen bzw. Projektvorhaben nennen und nach Möglichkeit nach Programmen, Projekttitel, Ressort, beabsichtigtem Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmittel, Drittmittel, sonstigen, beabsichtigtem Projektbeginn, beabsichtigtem Pro-

jektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreie Stadt und Bundesland aufschlüsseln; bitte zudem nach dem Grund für die Nichtbewilligung, der dafür verantwortlichen Stelle und dem Zeitpunkt der Ablehnung im jeweiligen Verlauf des Bewerbungsprozesses aufschlüsseln)?

11. Welche Projekte wurden und werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2013 in dem Landkreis Mittelsachsen mit Bezug zur Sportstättenförderung gefördert, und liegen der Bundesregierung für diese Projekte Verwendungsnachweise vor (bitte nach Programmen, Projekttitel, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmittel, Drittmittel, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune aufschlüsseln)?
 - a) Wenn der Bundesregierung keine Verwendungsnachweise vorliegen, warum nicht?
 - b) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, sind etwaige Verwendungsnachweise öffentlich einsehbar (bitte ausführen)?
 - c) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, warum war die Projektarbeit notwendig und angemessen?
 - d) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, wie wurden die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
12. Welche Interessenbekundungen (etwa in Form von Skizzen) bzw. Projektvorhaben o. Ä. wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2013 aus dem Landkreis Mittelsachsen eingereicht, aber nicht gefördert (bitte die einzelnen abgelehnten Interessenbekundungen bzw. Projektvorhaben nennen und nach Möglichkeit nach Programmen, Projekttitel, Ressort, beabsichtigtem Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmittel, Drittmittel, sonstigen, beabsichtigtem Projektbeginn, beabsichtigtem Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune aufschlüsseln; bitte zudem nach dem Grund für die Nichtbewilligung, der dafür verantwortlichen Stelle und dem Zeitpunkt der Ablehnung im jeweiligen Verlauf des Bewerbungsprozesses aufschlüsseln)?
13. Wer bzw. welche Stelle prüft die eingereichten Projektskizzen im Falle des Bundesprogramms Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur vor (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=49A0483206D728766D6D416EA336C718.live21324?__blob=publicationFile&v=8, S. 12)?
 - a) Durch wen und wie wurde diese Stelle dazu beauftragt und ermächtigt bzw. ernannt?
 - b) Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Finanzierung dieser Stelle (wenn ja, bitte ausführen)?
14. Wie viele Projektskizzen für die Förderrunden der Jahre 2022 und 2023 des Bundesprogramms Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur wurden jeweils eingereicht und sind jeweils im Zuge der Vorprüfung aus dem Prozess ausgeschieden (vgl. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2022-faqs-dl.pdf;jsessionid=79F4F21DB30F6FF4872A56C4CDC62F0E.live21301?__blob=publicationFile&v=2, S. 8)?

15. Welche Informationen über die „öffentlichkeits- und presserelevanten Ereignisse“ wurden dem Bund erteilt, und an welchen dieser Ereignisse hat sich der „Fördermittelgeber“ im Rahmen des Bundesprogramms Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur wie beteiligt (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=249DED6939AB4F8AF103735B0B1B0C13.live21301?__blob=publicationFile&v=8, S. 26; bitte nach Projekttitle, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune aufschlüsseln)?

Berlin, den 9. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Sanierung von Sporthallen nach Unterbringung von Flüchtlingen

Die weiterhin hohe Fluchtzuwanderung führt in den Kommunen zu Problemen bei der Unterbringung der Flüchtlinge. Vielfach wiederholt sich die Praxis, Sporthallen zur Unterbringung heranzuziehen (<https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/kommunen-unterbringung-gefluechtete-100.html>). Die Erfahrung seit 2015 lehrt, dass auf die Einquartierung von Flüchtlingen in Sporthallen hohe Sanierungskosten folgen (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/sanierung-g-von-sporthallen-nach-auszug-wird-teuer-5464837.html>). Die Bundesregierung hat nach eigener Auskunft keine eigenen Erkenntnisse über die Unterbringung von Flüchtlingen, weil das die Aufgabe der Länder ist. Gleichwohl finanziert sie vor diesem Hintergrund die Sanierung von Sportstätten durch mindestens zwei Programme, nämlich durch das „Infrastrukturprogramm des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes“ und das Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“ (vgl. Plenarprotokoll 20/127, S. 15889). Für die Fragesteller ergibt sich daraus ein weiteres Informationsbedürfnis.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Bundesprogrammen können bzw. konnten seit dem Jahr 2015 Sporthallen saniert werden (bitte nach Programmbeginn, Programmende, Mitteleinsatz aufschlüsseln)?
2. Mit welchen Projekten finanzierte bzw. finanziert die Bundesregierung die Sanierung von Sporthallen seit dem Jahr 2015, und liegen der Bundesregierung dazu Verwendungsnachweise vor (wenn ja, bitte nach Programmen, Projekttitel, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmitteln, Drittmitteln, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune aufschlüsseln)?
 - a) Wenn der Bundesregierung keine Verwendungsnachweise vorliegen, warum nicht?
 - b) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, wie wurden jeweils die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
 - c) Wenn der Bundesregierung Verwendungsnachweise vorliegen, warum war die geleistete Arbeit jeweils notwendig und angemessen?

3. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass sie mit Bundesmitteln Sporthallen fördert, die nach der Unterbringung von Flüchtlingen saniert werden müssen bzw. mussten (bitte begründen)?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Sporthallen, die seit 2015 zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt wurden bzw. werden, etwa angesichts der Äußerung des Deutschen Olympischen Sportbundes dazu (<https://www.deutschlandfunk.de/fluechtlinge-weniger-sporthallen-als-an-genommen-belegt-100.html>) oder hinsichtlich dessen Äußerung, die „Sporträume [...] nicht mehr als Unterbringungsoption für Flüchtlinge“ wahrzunehmen (Bundestagsdrucksache 18/10610, S. 195), und wenn ja, um welche Kenntnisse handelt es sich dabei (bitte ausführen)?
 - a) Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Urheber dieser „Unterbringungsoption“ im Hinblick auf die Flüchtlingsunterbringung seit 2015 (wenn ja, bitte ausführen)?
 - b) Hat die Bundesregierung Kenntnis über Regelungen oder Reaktionen zugunsten dieser Option (etwa vergleichbar dem Verhalten des Deutschen Fußball-Bundes zugunsten unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge; Bundestagsdrucksache 18/10610, S. 195; wenn ja, bitte ausführen)?
 - c) Hat die Bundesregierung Kenntnis über den ersten Fall der Unterbringung von Flüchtlingen in Sporthallen seit 2015 (etwa vergleichbar mit dem Gang zur Presse des Dorfvereins SV Niederwörrresbach zugunsten unbegleiteter minderjähriger Flüchtlinge; Bundestagsdrucksache 18/10610, S. 194; wenn ja, bitte ausführen)?
5. Welchen Betrag und welchen Anteil an den Gesamtkosten der Sporthallensanierung der Heinrich-Mann-Schule in Berlin-Neukölln zahlte der Bund, angesichts der Verwendung von Mitteln des Kommunalinvestitionsförderungs fonds, und liegt der Bundesregierung ein Verwendungsnachweis vor (<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/s18-17629.pdf>, S. 2; bitte begründen)?
 - a) Wenn der Bundesregierung kein Verwendungsnachweis vorliegt, warum nicht?
 - b) Wenn der Bundesregierung ein Verwendungsnachweis vorliegt, wie wurden die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
 - c) Wenn der Bundesregierung ein Verwendungsnachweis vorliegt, warum war die geleistete Arbeit notwendig und angemessen?
 - d) Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Sanierungskosten insgesamt, und wer trug die Kosten außer der Bundesregierung?
 - e) Welche „offenen Finanzierungsfragen“ und welche „komplexen technische Detailfragen“ mussten nach Kenntnis der Bundesregierung geklärt werden (ebd.)?

6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Projekte, bei denen Sporthallen saniert wurden bzw. werden, die mit Mitteln des Kommunalinvestitionsförderungsfonds finanziert wurden oder werden, und liegen der Bundesregierung dazu Verwendungsnachweise vor (https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/Foederale_Finanzbeziehungen/Kommunal финанzen/Foerderung-Investitionen/verwaltungvereinbarung-kinvfg-I.pdf?__blob=publicationFile&v=6, § 6; wenn ja, bitte nach Projekttitle, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmitteln, Drittmitteln, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreie Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie wurden jeweils die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
 - c) Wenn ja, warum war die geleistete Arbeit jeweils notwendig und angemessen?
7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung weitere Projekte, bei denen Sporthallen saniert wurden bzw. werden, weil dort Flüchtlinge untergebracht wurden, die mit Mitteln des Kommunalinvestitionsförderungsfonds finanziert wurden oder werden, und liegen der Bundesregierung dazu Verwendungsnachweise vor (https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/Foederale_Finanzbeziehungen/Kommunal финанzen/Foerderung-Investitionen/verwaltungvereinbarung-kinvfg-I.pdf?__blob=publicationFile&v=6, § 6; bitte nach Projekttitle, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmitteln, Drittmitteln, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreier Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie wurden jeweils die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
 - c) Wenn ja, warum war die geleistete Arbeit jeweils notwendig und angemessen?
8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2015 Forderungen an die Bundesregierung hinsichtlich der gezielten Unterstützung für Sanierungsmaßnahmen in Sporthallen, die durch die Unterbringung von Flüchtlingen entstanden sind, herangetragen (etwa vergleichbar dem Beispiel der Heinrich-Mann-Schule in Berlin, siehe Frage 5), und wenn ja, welche waren das (bitte ausführen)?
9. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Erfassung der Schäden und Reparaturkosten von Sporthallen sowie der immateriellen Kosten wie etwa dem Ausfall des Sportunterrichts für Schüler (vgl. <https://www.deutschlandfunk.de/gefluechtete-aus-der-ukraine-unterbringung-sporthallen-100.html>) aufgrund der Unterbringung von Flüchtlingen seit 2015 (etwa vergleichbar dem Beispiel der Heinrich-Mann-Schule in Berlin, siehe Frage 5; bitte ausführen und begründen)?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

10. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Projekte, bei denen Sporthallen im Rahmen des Bundesprogramms „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“ aufgrund vorhergehender Unterbringung von Flüchtlingen, saniert wurden bzw. werden (etwa vergleichbar dem Beispiel der Heinrich-Mann-Schule in Berlin, siehe Frage 5, und liegen der Bundesregierung Verwendungsnachweise vor?
 - a) Wenn ja, welche Kenntnisse sind das (bitte nach Projekttitle, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmitteln, Drittmitteln, sonstigen, Projektbeginn, Projektenende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreier Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
 - b) Wenn keine Kenntnisse vorliegen, warum nicht (bitte ausführen)?
 - c) Wenn Verwendungsnachweise vorliegen, wie wurden jeweils die Zuwendungen verwendet, und was war das Ergebnis?
 - d) Wenn Verwendungsnachweise vorliegen, warum war die geleistete Arbeit jeweils notwendig und angemessen?
 - e) Wenn keine Verwendungsnachweise vorliegen, warum nicht?
11. Schließt, im Rahmen des Bundesprogramms „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“, eine etwaige – vergangene, gegenwärtige oder künftige – Unterbringung von Flüchtlingen in Sporthallen die Förderfähigkeit von Projekten im Allgemeinen sowie im Besonderen im Sinne einer kommunalen Nutzung vor Ort und der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für die Öffentlichkeit ein (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=249DED6939AB4F8AF103735B0B1B0C13.live21301?__blob=publicationFile&v=8, S. 15 f.)?
12. Schließt, im Rahmen des Bundesprogramms „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“, eine etwaige – vergangene, gegenwärtige oder künftige – Unterbringung von Flüchtlingen in Sporthallen die Förderfähigkeit von Projekten im Allgemeinen sowie im Besonderen im Sinne einer kommunalen Nutzung vor Ort und der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für die Öffentlichkeit aus (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=249DED6939AB4F8AF103735B0B1B0C13.live21301?__blob=publicationFile&v=8, S. 15 f.)?
13. Entspricht, im Rahmen des Bundesprogramms „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“, nach Kenntnis der Bundesregierung eine etwaige – vergangene, gegenwärtige oder künftige – Unterbringung von Flüchtlingen in Sporthallen dem Kriterium zur Projektbewertung „begründeter Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt und zur sozialen Integration im Quartier/in der Kommune“ (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/weitere/sjk/downloads/sanierung-kommunaler-einrichtungen-sjk-2023-faqs-dl.pdf;jsessionid=249DED6939AB4F8AF103735B0B1B0C13.live21301?__blob=publicationFile&v=8, S. 24; bitte ausführen und begründen)?

- a) Wenn ja, sind der Bundesregierung entsprechende Projekte bekannt (wenn ja, bitte nennen und nach Projekttitle, Ressort, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz einschließlich Eigenanteil, Bundesmitteln, Drittmitteln, sonstigen, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck, Antragsteller, Kommune bzw. Kreis oder kreisfreier Stadt und Bundesland aufschlüsseln)?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 9. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Medienpolitik der Deutschen Bahn AG

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-afd-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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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/deu>)

tsche-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?

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?
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-Pressestelle trägt?
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/>)?
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?
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?
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?

Berlin, den 10. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Ergebnisse der Bedarfsanalyse Lademöglichkeiten für Nutzer ohne eigenen Stellplatz

Im Oktober 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Masterplan Ladeinfrastruktur II vorgestellt (<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Masterplan-Ladeinfrastruktur-II/masterplan-ladeinfrastruktur.html>).

Unter der Nummer 16, Finanzielle Unterstützung des Aufbaus in dichter besiedelten Quartieren, wird im Masterplan Ladeinfrastruktur II ausgeführt, dass das BMDV auf Grundlage einer Bedarfsanalyse bis zum zweiten Quartal 2023 prüft, wie Lademöglichkeiten für Nutzer ohne eigenen Stellplatz insbesondere in dichter besiedelten Quartieren aller Siedlungsgrößen finanziell und durch eine Zusammenstellung von „Best Practices“ unterstützt werden können (ebd.). Das Programm würde bestehende Bundesprogramme sowie die Förderaktivitäten in Ländern und Kommunen berücksichtigen (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde die Bedarfsanalyse unter Nummer 16 des Masterplans Ladeinfrastruktur II fertiggestellt?
2. Wenn die Bedarfsanalyse noch nicht fertiggestellt wurde, welches Quartal wird zu ihrer Fertigstellung angestrebt?
3. Wird die Bedarfsanalyse nach Fertigstellung veröffentlicht oder ist sie bereits veröffentlicht?
4. Wird die Bedarfsanalyse nach Fertigstellung interessierten Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht?
5. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche bestehenden Bundesprogramme wurden bei Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?
6. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche Förderaktivitäten in Ländern wurden bei der Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?
7. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche Förderaktivitäten in Kommunen wurden bei der Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?

8. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche finanziellen Unterstützungen für Nutzer ohne eigenen Stellplatz wurden geprüft (bitte getrennt für dicht besiedelte Quartiere aller Siedlungsgrößen und weniger dicht besiedelte Quartiere aller Siedlungsgrößen auflühren sowie ausführen, welche der geprüften finanziellen Unterstützungen umgesetzt und welche verworfen werden)?
9. Wird die Zusammenstellung der „Best Practices“ veröffentlicht oder ist sie bereits veröffentlicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
10. Wie viele Nutzer soll eine Ladestation im öffentlichen Raum bedienen (bitte Werte für „dicht besiedelt“, „mittlere Besiedlungsdichte“ und „dünn besiedelt“ angeben, vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/Glossar/grad-verstaedterung.html>; wenn eine andere Metrik für die Bedarfe in Gebieten verwendet wird, bitte diese Metrik erläutern und die Bedarfe in der Metrik angeben)?
11. Wie viel Zeit kalkuliert die Bundesregierung für einen typischen Ladevorgang an einer Ladestation im öffentlichen Raum (bitte Werte für „dicht besiedelt“, „mittlere Besiedlungsdichte“ und „dünn besiedelt“ angeben, vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/Glossar/grad-verstaedterung.html>; wenn eine andere Metrik für die Bedarfe in Gebieten verwendet wird, bitte diese Metrik erläutern und die Bedarfe in der Metrik angeben)?
12. Verwendet die Bundesregierung verschiedene Kategorien für Lademöglichkeiten in ihrer Bedarfsanalyse (wenn ja, bitte die Kategorien angeben)?
 - a) Wenn ja, wird zwischen öffentlichem Ladepunkt, privatem Ladepunkt und privatem Ladepunkt, der öffentlich genutzt werden kann, unterschieden?
 - b) Wenn ja, strebt die Bundesregierung ein bestimmtes Verhältnis zwischen verschiedenen Kategorien von Ladepunkten an (wenn ja, bitte das Verhältnis angeben und beschreiben, mit welchen Mitteln die Bundesregierung das Verhältnis erreichen will)?
 - c) Wenn ja, gibt es unterschiedliche Förderstrategien für verschiedene Kategorien von Ladepunkten (wenn ja, bitte ausführen)?
13. Werden bei der Bedarfsanalyse Ladepunkte ins Auge gefasst, die für den Nutzer zusätzliche Wege zu Orten bedeuten, die der Nutzer sonst nicht anfahren würde (wenn ja, welche Entfernung in Kilometern und welche Ladezeit in Minuten erachtet die Bundesregierung als zumutbar)?

Berlin, den 24. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Tobias Matthias Peterka, Hannes Gnauck, Kay-Uwe Ziegler, Edgar Naujok, Kay Gottschalk, Dietmar Friedhoff, Jan Wenzel Schmidt, Gereon Bollmann, Bernd Schattner, René Bochmann, Dr. Rainer Rothfuß, Dr. Malte Kaufmann, Thomas Dietz, Jörn König, Jörg Schneider, Carolin Bachmann, Stefan Keuter, Beatrix von Storch und der Fraktion der AfD

Förderprogramme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) fördert im Rahmen einer Vielzahl unterschiedlicher Programme Projekte und Organisationen, die das Ziel haben, Umweltbelastungen zu verringern. Gefördert werden Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen eines Klimawandels, natürliche Klimaschutzmaßnahmen in Unternehmen (KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau)-Umweltprogramm), Verbände, biologische Vielfalt, Umweltschutz in Unternehmen (KfW-Umweltprogramm), natürlicher Klimaschutz in ländlichen Kommunen sowie Klimaanpassung in sozialen Einrichtungen. Zusätzlich gibt es den Wildnisfonds, die Exportinitiative Umweltschutz, die Waldklimafonds, das Umweltinnovationsprogramm, das Programm chance.nature – Bundesförderung Naturschutz, das Beratungshilfeprogramm für den Umweltschutz in Mitteleuropa und Osteuropa sowie weiteren an die Europäische Union angrenzenden Staaten, das Förderprogramm gegen Meeremüll, das kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa), das Programm Sozial & Mobil und das Programm KI-Leuchttürme für Umwelt, Klima, Natur und Ressourcen (<https://www.bmuv.de/foerderung/foerdermoeglichkeiten>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, Kommunen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen und Bildungseinrichtungen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen der Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der bewilligten Förderung, Höhe und Art der bereits geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln; bei der geförderten Institution bitte auch die Rechtsform und den Sitz sowie ggf. den Träger angeben)?

2. Welche gewerblichen Unternehmen mit mehrheitlich privater Beteiligung erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des KfW-Umweltprogramms (Natürliche Klimaschutzmaßnahmen) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Name, Rechtsform und Sitz des Unternehmens, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
3. Welche Verbände, Vereinigungen, und Kommunen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Bundesprogramms Biologische Vielfalt (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
4. Welche Unternehmen und Freiberufler erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des KfW-Umweltprogramms (Umweltschutz in Unternehmen) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe des Kredits und Höhe des Tilgungszuschusses, Bezeichnung bzw. Name, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
5. Welche Verbände, Vereinigungen, und Kommunen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Wildnisfonds (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
6. Welche Verbände und Vereinigungen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen von Zuschüssen an Verbände und sonstige Vereinigungen (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
7. Wurden Nichtregierungsorganisationen im In- und Ausland seit dem 1. Oktober 2021 bis heute mit Zuschlagserlösen aus dem Verkauf von Sonderbriefmarken gefördert (bitte ggf. nach Datum des Erhalts der Erlöse, Höhe der erhaltenen Erlöse, Name, Rechtsform, Sitz der Nichtregierungsorganisation, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
8. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Bildungseinrichtungen erhalten seitdem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen der Exportinitiative Umweltschutz (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
9. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, Kommunen, öffentliche Einrichtungen und Bildungseinrichtungen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel im Rahmen des Waldklimafonds (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
10. Wie viele Privatpersonen erhalten in welcher Höhe seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Waldklimafonds (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung aufschlüsseln)?

11. Welche Kommunen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Umweltinvestitionsprogramms (Programm zur Förderung von Investitionen mit Demonstrationscharakter zur Verminderung von Umweltbelastungen, UIP) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
12. Wie viele Privatpersonen erhalten in welcher Höhe seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Umweltinvestitionsprogramms (Programm zur Förderung von Investitionen mit Demonstrationscharakter zur Verminderung von Umweltbelastungen, UIP) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung aufschlüsseln)?
13. Welche Verbände, Vereinigungen und Kommunen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Programms chance.natur – Bundesförderung Naturschutz (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
14. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, Kommunen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen und Bildungseinrichtungen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Beratungshilfeprogramms für den Umweltschutz in Mitteleuropa und Osteuropa sowie weiteren an die Europäische Union angrenzenden Staaten (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
15. Welche Kommunen und kommunale bzw. interkommunale Zweckverbände erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Aktionsprogramms Natürlicher Klimaschutz (ANK) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
16. Welche Verbände, Vereinigungen, öffentlichen Einrichtungen, Kommunen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen der Förderung von Klimaanpassung in sozialen Einrichtungen (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
17. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Förderprogramms gegen Meeressmüll (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?

18. Welche Verbände, Vereinigungen, Forschungseinrichtungen, Kommunen, Bildungseinrichtungen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Förderprogramms Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen (KoMoNa) (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
19. Welche Verbände, Vereinigungen, öffentliche Einrichtungen, Kommunen, Bildungseinrichtungen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Flottenaustauschprogramms Sozial & Mobil (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
20. Welche Verbände, Vereinigungen, Kommunen, Forschungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen und Unternehmen erhalten seit dem 1. Oktober 2021 bis heute Fördermittel des Bundes im Rahmen des Förderprogramms KI-Leuchttürme für Umwelt, Klima, Natur und Ressourcen (bitte nach Datum der Bewilligung, zeitlicher Dauer der Förderung, Höhe und Art der geleisteten Förderung, Bezeichnung der geförderten Institution, Gegenstand der geförderten Maßnahme aufschlüsseln)?
21. Wurden die in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Fördermaßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert, und konnten Verbesserungen im Umwelt- und Klimaschutz festgestellt werden, für die diese Fördermaßnahmen kausal sind bzw. waren, wenn ja, wann wurde die Evaluierung zu welchen Maßnahmen durchgeführt, und zu welchen Ergebnissen kam man im Rahmen der Evaluierung, und wenn nein, warum wurden keine Evaluierungen vorgenommen, und ist eine Evaluierung geplant?

Berlin, den 28. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mögliche Interessenkonflikte bei der Neubesetzung von Leitungspositionen innerhalb der Deutschen Bahn AG

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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung vor dem 11. Oktober 2023 bekannt gewesen, dass die DB AG Katrin Habenschaden verpflichtet wird, und haben Mitglieder der Bundesregierung Einfluss auf die Personalentscheidung genommen?
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?
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?

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?
7. Welchem Vorstandsmitglied berichtet die Leiterin Nachhaltigkeit und Umwelt, und welchem Vorstandsmitglied berichtet der Beauftragte Nachhaltige Mobilität Europa?
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)?
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-verschleppt-plaene-fuer-karenzzeit-modell-a-975963.html>)?
10. Wenn die Bundesregierung nicht plant, einen Gesetzentwurf (s. Frage 9) einzubringen, weshalb nicht?

Berlin, den 23. November 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Konzepte der 15-Minuten-Stadt und des Superblocks

In einer vom Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) im Jahre 2021 publizierten „Innenstadtstrategie“ (www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/beirat-innenstadt/beirat-innenstadt-node.html, Zugriff am 21. November 2023, S. 14) heißt es unter anderem, dass in der Bevölkerung die Forderung nach neuen Mobilitätskonzepten unter besonderer Beachtung der Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr lauter würde und ferner, dass ein diesbezügliches Engagement außerordentlich hoch und öffentlichkeitswirksam sei.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gab am 7. September 2022 als Beitrag zur Umsetzung der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) eine ressortübergreifende Förderung von Projekten innerhalb der European Partnership Driving Urban Transition (DUT) bekannt (www.bmbf.de/bmbf/shareddocs/bekanntmachungen/de/2022/09/2022-09-28-Bekanntmachung-FONA.html, Zugriff am 21. November 2023), in dem als ein Förderziel „15 Minutes Cities“ (15mC) genannt wird (ebd., unter Nummer 1.1 Förderziel). Dieses Konzept würde den Übergang zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität fokussieren und hierzu unter anderem anstreben, den größten Teil täglicher Bedürfnisse innerhalb von 15-Minuten-Radien zu Fuß oder mit dem Fahrrad erfüllbar zu machen.

Das BMWSB gab im September 2023 den „Innenstadt-Ratgeber. Realexperimente: Planungshilfe und Impulsgeber für die Innenstadtentwicklung“ heraus (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/stadtentwicklung/realexperimente.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Zugriff am 21. November 2023). Die Innenstadtentwicklung fände in einer Akteurslandschaft statt. Es gelte daher, hohe Beteiligung an Planungsprozessen herzustellen. Realexperimente in Reallaboren überwinden Denkverbote, Routinen und Planungssicherheit und setzten auf das Prinzip Trial-and-Error. Im Fokus stehe das Sammeln von Erfahrungen und Erkenntnissen während des Prozesses (ebd., S. 13) Als eines der entsprechenden Handlungsfelder zur Innenstadtentwicklung nennt das BMWSB Grün- und Freiräume und in diesem Zusammenhang sogenannte Superblocks (ebd., S. 12).

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) erhält regelmäßig im Bundeshaushalt Zuschüsse zum Betrieb. Es initiierte gemeinsam mit Partnern das mit rund 1 Mio. Euro ausgestattete und noch bis 2024 laufende Projekt „TuneOurBlock“ (jpi-urbaneurope.eu/project/tuneourblock, Zugriff am 21. November 2023). Es gehe dabei darum, das Konzept Superblock zu validieren, zu internationalisie-

ren und es als politische und planerische Strategie für eine transformative städtische Anpassung zu entwickeln.

Vom 22. bis 25. März 2023 fand in Barcelona die „Superblock-Konferenz“ statt, die von „TuneOurBlock“ – und demnach anteilig mit deutschen Fördermitteln – mitveranstaltet worden war. Die Abschlusserklärung „Agreement between Cities – for a new model of public space“ (www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/sites/default/files/2023-03/AgreementBetweenCities_ENG.pdf, Zugriff am 21. November 2023) unterzeichneten deutsche politische Repräsentanten der Stadt Berlin.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ressorts der Bundesregierung sind mit den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder ggf. Superblock insgesamt befasst?
2. Gibt es bei den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock eine ressortübergreifende Zusammenarbeit, und wenn ja, wie ist diese thematisch und organisatorisch ausgestaltet (bitte detailliert ausführen)?
3. Welches Ressort der Bundesregierung führt die Feder bei den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock?
4. Initiierte die Bundesregierung zwischen 2015 und 2023 nationale, europäische oder weltweite Forschungen zu den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock, und wenn ja, welche?
5. Beteiligte sich die Bundesregierung zwischen 2015 und 2023 an nationalen, europäischen oder weltweiten Forschungen zu den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock, und wenn ja, an welchen?
6. Wenn die Fragen 4 und/oder 5 bejaht wurden, wie lautet der aktuelle Sachstand der Bundesregierung bei den zwischen 2015 und 2023 initiierten beziehungsweise mitbearbeiteten nationalen, europäischen oder weltweiten Forschungen zu den Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock (bitte die jeweiligen Forschungsprojekte und Forschungsziele sowie eventuell bereits gewonnene Erkenntnisse detailliert ausführen)?
7. Hat die Bundesregierung zwischen 2015 und 2023 Haushaltsmittel für die Themen 15-Minuten-Stadt und/oder Superblock zur Verfügung gestellt, und wenn ja, an welche konkreten Empfänger gingen Mittel aus welchen Haushaltstiteln beziehungsweise Haushaltskapiteln in welcher Höhe und über welche Zeiträume (bitte detailliert ausführen)?
8. Fasst die Bundesregierung ins Auge oder arbeitet sie bereits daran, das Konzept der 15-Minuten-Stadt und/oder des Superblocks für Bundesgesetze oder Verordnungen – etwa des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr oder des BMWSB oder des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz oder anderer – zu adaptieren?
9. Haben die Länder oder Kommunen, für den Fall, dass die Bundesregierung eine diesbezügliche Adaption (Frage 8) ins Auge fasst oder bereits durchführt, aktive Rollen im Rahmen dieser Arbeit (wenn ja, bitte detailliert ausführen)?
10. Wenn Frage 8 bejaht wird, und die Bundesregierung solches ins Auge fasst oder bereits durchführt, sind Interessenvertreter, die im Lobbyregister des Deutschen Bundestages gelistet sind, in diese Arbeit involviert beziehungsweise involviert, und wenn ja, welche Interessenvertreter sind dies?

11. Nahmen Vertreter der Bundesregierung oder ihrer Ressorts an der Superblock-Konferenz in Barcelona (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) teil, und wenn ja, aus welchen Ressorts, und in welcher Weise wurden die Erkenntnisse verarbeitet (bitte detailliert ausführen)?

Berlin, den 1. Dezember 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dr. Michael Kaufmann, Kay-Uwe Ziegler, Dirk Brandes, Beatrix von Storch, Eugen Schmidt, Albrecht Glaser, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt, Stephan Brandner, Martin Hess, Hannes Gnauck, Dietmar Friedhoff, Dr. Rainer Rothfuß, Thomas Dietz, Marc Bernhard, Edgar Naujok, Kay Gottschalk, Thomas Ehrhorn und der Fraktion der AfD

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

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/gutachten-halt-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/dateien/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.bundestag.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.bundestag.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 bereits 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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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?
5. Was waren die Gründe für die Inanspruchnahme eines externen Gutachters zur Prüfung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer?
6. Wie hoch waren die Kosten für die Beauftragung der Kanzlei Müller-Wrede?
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?
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?

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?

Berlin, den 10. Januar 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Dr. Rainer Kraft, Dr. Harald Weyel, René Bochmann, Kay-Uwe Ziegler, Dr. Malte Kaufmann, Jan Wenzel Schmidt, Martin Erwin Renner, Kay Gottschalk, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Barbara Benkstein, Martin Hess, Carolin Bachmann, Dr. Christina Baum, René Springer und der Fraktion der AfD

Einstufung als Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch

In Deutschland ist die Einstufung staatlicher Dokumente im Sicherheitsüberprüfungsgesetz des Bundes (SÜG) bzw. in entsprechenden Ländergesetzen und dazu ergangenen Verschlussachenanweisungen (VSA) geregelt. Vorgesehen sind nach § 4 Absatz 2 Nummer 1 bis 4 SÜG vier verschiedene Geheimhaltungsstufen: STRENG GEHEIM, GEHEIM, VS-VERTRAULICH, VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH (VS-NfD). Eine Einstufung als VS-NfD ist möglich, wenn die Kenntnisnahme durch Unbefugte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland oder eines ihrer Länder nachteilig sein kann. Die Einstufung als VS-NfD führt dazu, dass Behörden der Öffentlichkeit Dokumente, die als Verschlussache eingestuft sind, vorenthalten dürfen (§ 3 Nummer 4 des Informationsfreiheitsgesetzes – IFG). In der Praxis führt dies häufig dazu, dass Ansprüche nach dem Informationsfreiheitsgesetz ins Leere laufen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen wurden in der 19. Wahlperiode und seit Beginn der 20. Wahlperiode bis heute ganz oder teilweise mit dem Vermerk „VS-NfD“ versehen (bitte nach Datum der Antwort, Bundestagsdrucksachenummer, Fraktion bzw. Initianten und Bundesministerium aufschlüsseln)?
2. Wie viele Auskunftersuchen nach dem IFG wurden an Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung und Bundesministerien seit 2015 bis heute gerichtet, die unter Hinweis auf das Vorliegen einer Verschlussache von der angefragten Behörde bzw. dem angefragten Bundesministerium inhaltlich nicht beantwortet worden sind (bitte nach Jahren, Art und Dauer der Einstufung, Behörde bzw. Bundesministerium und Gegenstand der Anfrage aufschlüsseln)?

3. Wie viele Auskunftersuchen nach dem IFG wurden von Vertretern der Presse bzw. der Medien an Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung und Bundesministerien seit 2015 bis heute gerichtet, die unter Hinweis auf das Vorliegen einer Verschlussache von der angefragten Behörde bzw. dem angefragten Bundesministerium inhaltlich nicht beantwortet worden sind (bitte nach Jahren, Art und Dauer der Einstufung, Behörde bzw. Bundesministerium, Gegenstand der Anfrage und der Nennung des Mediums bzw. Presseorgans, für das die Anfrage gestellt wurde, aufschlüsseln)?
4. Wie oft wurden Vorgänge von Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung und Bundesministerien seit 2015 bis heute erst nachträglich als Verschlussache „VS-NfD“ eingestuft, nachdem hierzu bereits ein Antrag auf Auskunft nach dem IFG gestellt worden war (bitte nach Jahren, Art der Einstufung, Behörde bzw. Bundesministerium, Gegenstand der Anfrage und, ob es sich bei dem Antragsteller um einen Vertreter der Presse bzw. der Medien gehandelt hat, aufschlüsseln)?
5. Wie viele gerichtliche Verfahren wurden seit 2015 bis heute zur Durchsetzung eines Auskunftsanspruchs nach dem IFG und gegen die Einstufung als Verschlussache gegen Bundesministerien bzw. Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung geführt (bitte nach Jahren, Art der Einstufung, Behörde bzw. Bundesministerium und, ob es sich bei dem Antragsteller um einen Vertreter der Presse bzw. der Medien gehandelt hat, aufschlüsseln)?
6. Wie oft wurden Vorgänge von Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung und Bundesministerien in der 19. Wahlperiode und seit Beginn der 20. Wahlperiode bis heute nachträglich als Verschlussache „VS-NfD“ eingestuft, nachdem hierzu eine Kleine Anfrage gestellt worden war (bitte nach Datum der Einstufung und Datum der Einreichung der Kleinen Anfrage, Bundestagsdrucksachenummer, Initianten und Bundesministerium bzw. Bundesbehörde aufschlüsseln)?
7. Wird von Amts wegen bei den Bundesbehörden im Verantwortungsbereich der Bundesregierung und bei Bundesministerien geprüft, ob eine Einstufung als Verschlussache aufgehoben werden kann, und wenn ja, in welchem Zeitrahmen erfolgt eine solche Überprüfung, und wie häufig wurde die Einstufung als Verschlussache „VS-NfD“ in der 19. und in der 20. Wahlperiode bis heute aufgehoben?
8. Hat die Bundesregierung bzw. die Bundesverwaltung im Verantwortungsbereich der Bundesregierung seit 2015 festgestellt, dass Bundestagsabgeordnete Informationen, die zu diesem Zeitpunkt als VS-NfD eingestuft waren, an die Presse oder sonstige Dritte weitergegeben haben, wenn ja, wie oft, und wie wurden diese möglichen Verstöße geahndet (bitte nach Datum des festgestellten Verstoßes, Fraktionszugehörigkeit des Bundestagsabgeordneten, Anlass der Informationsabfrage, wenn vorhanden Nennung der Bundestagsdrucksachenummer und Benennung der Sanktionsmaßnahme bzw. der Gründe, warum keine Ahndung des Verstoßes erfolgt ist, aufschlüsseln)?
9. Wie werden Verstöße im Sinne der Frage 8 dokumentiert?

Berlin, den 26. Januar 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Erreichbarkeit der Ziele des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bei der Brückenmodernisierung

Im Januar 2024 hat der Bundesrechnungshof einen Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) zum Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken vorgelegt (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/entfernt-sich-immer-weiter-von-den-erwartungen-wissing-verfehlt-laut-gutachten-ziele-bei-bruckensanierungen-11030728.html>). Es wird berichtet, dass die Ziele des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der Brückensanierung laut Gutachten verfehlt würden. Laut obigem Artikel geht der Bundesrechnungshof davon aus, „dass das BMDV den Zeitplan nicht einhalten wird und die ausführende Autobahn GmbH dies auch gar nicht kann“ (ebd.).

Beim Brückengipfel 2022 wurde die Priorisierungsreihenfolge der Modernisierung der Autobahnbrücken geändert und dargelegt, dass man sich nun auf ein Kernnetz von besonders wichtigen Autobahnabschnitten fokussiere (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfahige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich die Zusammensetzung des beim Brückengipfel 2022 vorgestellten Kernnetzes zur Brückenmodernisierung des BMDV geändert (wenn ja, bitte auflisten, welche Brücken oder Autobahnen nicht mehr oder nun neu Teil des Kernnetzes sind und wann die Änderungen vorgenommen wurden)?
2. Arbeitet die Autobahn GmbH mit dem beim Brückengipfel 2022 vorgestellten Kernnetz zur Brückenmodernisierung des BMDV, oder hat die Zentrale der Autobahn GmbH ein anderes prioritäres Netz festgelegt (wenn die Autobahn GmbH ein anderes prioritäres Netz nutzt, bitte die Unterschiede listen und Gründe für die Unterschiede anführen)?
3. Wie viele Teilbauwerke im Kernnetz des BMDV sind aktuell modernisierungsbedürftig (falls die Autobahn GmbH mit einem anderen Kernnetz plant, dieses bitte gesondert ausweisen)?
4. Wie viele Teilbauwerke sind insgesamt im genannten Kontext aktuell modernisierungsbedürftig?

5. Liegt der Bundesregierung eine Alterungs-Extrapolation der Teilbauwerke vor, sprich wie viele Teilbauwerke, die nach aktuellen Kriterien noch nicht modernisierungsbedürftig sind, werden in einem Jahr, in fünf Jahren, im Jahr 2032 ebenfalls modernisierungsbedürftig sein (bitte getrennt für Kernnetz und Gesamtnetz ausführen)?
6. Liegt der Bundesregierung eine finanzielle Schätzung des Modernisierungsbedarfs vor (wenn ja, bitte finanzielle Schätzungen in Euro für Kernnetz, Gesamtnetz und für 2032 unter Annahme der Planerfüllung des Brückengipfels ausführen)?
7. Wie viele Teilbauwerke wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 modernisiert?
 - a) Wie viele davon entsprechen den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2021, 2022, 2023 ausführen)?
 - b) Wie viele davon entsprechen nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2021, 2022, 2023 ausführen)?
8. Wie viele Teilbauwerke wollen die Niederlassungen der Autobahn GmbH in den Jahren 2024 und 2025 fertigstellen?
 - a) Wie viele davon entsprechen den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen)?
 - b) Wie viele davon entsprechen nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen)?
 - c) Wie viele davon stehen unter Vorbehalt, dass sie nur eingehalten werden können, wenn zusätzliches Personal eingestellt wird (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen und ebenfalls ausführen, wie viele davon den Kriterien entsprechen)?
9. Wie viele Teilbauwerke, die den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien entsprechen, befinden sich zurzeit in Bearbeitung (bitte nach unterschiedlichen Bearbeitungsphasen auflisten)?
10. Wie viele Teilbauwerke, die nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien entsprechen, befinden sich zurzeit in Bearbeitung (bitte nach unterschiedlichen Bearbeitungsphasen auflisten)?
11. Wie groß war die jährliche Zunahme an modernisierungsbedürftigen Teilbauwerken im Kernnetz in den Jahren 2015 bis 2023?

Berlin, den 5. Februar 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Planungsstand der Reaktivierung der Schienenstrecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig

Die Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK) fordert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten im Oldenburger Land in einem Positionspapier den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Oldenburger Land. Als einen Punkt nennt das Papier auch die Reaktivierung der stillgelegten Strecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig (www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5758806/170f05e9f1222f4eb0965b2e41490af8/rz-ihk-positionspapier-schieneninfrastruktur-data.pdf).

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Niedersachsen hat im Jahr 2023 erneut die Reaktivierung von Strecken prüfen lassen. In diesem zweiten Lenkungskreis (der erste Lenkungskreis fand im Jahr 2013 statt) wurden die Strecken Varel – Zetel sowie Jever – Harlesiel/Schillig nicht in den Kreis der zu untersuchenden Strecken aufgenommen, weil sie die Eingangskriterien nicht erfüllen (www.lnvg.de/infrastruktur/reaktivierungen-von-stationen-und-strecken/reaktivierung-von-strecken).

Im Hinblick auf eine Reaktivierung der Strecken Varel – Zetel und Jever – Harlesiel/Schillig ergeben sich daher relevante Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Planungsstand haben die beiden genannten Strecken nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils aktuell erreicht?
2. Wird zwischen Varel und Zetel eine Reaktivierung der historischen Trasse bevorzugt (Strecke 1532) oder eine Neutrassierung bzw. teilweise Neutrassierung?
3. Welche Haltepunkte sind vorgesehen, und kann der Bahnhof in Zetel nach Kenntnis der Bundesregierung reaktiviert werden?
4. Wird zwischen Jever und Harlesiel sowie Jever und Schillig eine Reaktivierung der historischen Trasse (Strecke 1541) bevorzugt oder eine Neutrassierung bzw. teilweise Neutrassierung?
5. Welche Haltepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Planungen zwischen Jever und Harlesiel/Schillig vorgesehen?

6. Sind teilweise Neutrassierungen vorgesehen, und wenn ja, wo verlaufen nach Kenntnis der Bundesregierung die exakten Trassenführungen der geplanten Strecken?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die infrastrukturelle Erschließung der jeweiligen Haltepunkte und sind P+R-Parkplätze (P+R = Park and Ride) geplant?
8. Sind an vorgesehenen Haltepunkten Aufzüge vorgesehen?
9. Welches erwartete Fahrgastaufkommen liegt nach Kenntnis der Bundesregierung den Planungen für beide Strecken zugrunde?
10. Welches erwartete Güteraufkommen ist nach Kenntnis der Bundesregierung in den Planungen berücksichtigt?
11. Welche Investitionskosten fallen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Reaktivierung der genannten Strecken an (bitte nach den einzelnen Kostenpunkten Maßnahmen für die Schienenwege und Stationen, Landerwerb, stationsnahe Infrastruktur, Naturschutz und Ersatzmaßnahmen, Planungsleistungen, technische Ausstattung u. a. aufschlüsseln)?
12. Wie hoch ist der Finanzierungsanteil des Bundes?
13. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Erschließungsbeginn geplant, und wie lange werden die Baumaßnahmen voraussichtlich dauern?
14. Ab welchem Zeitpunkt ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Inbetriebnahme der genannten Strecken vorgesehen?

Berlin, den 21. Februar 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Ependiller, Sebastian Münzenmaier, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Mike Moncsek, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Wirksamkeit der Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen

Ziel der Bundesregierung ist es, mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkws bis 2030 auf Deutschlands Straßen zu bringen (https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 22, sowie <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/autogipfel-bundesregierung-haelt-fest-an-15-millionen-ziel-fuer-e-autos/29527732.html>).

Nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamts gab es zum 1. Oktober 2023 insgesamt 49,1 Millionen zugelassene Fahrzeuge in Deutschland, davon 902 605 Plug-In-Hybride (PHEV) und 1,3 Millionen vollelektrische Fahrzeuge (BEV) (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Vierteljaehrlicher_Bestand/vierteljaehrlicher_bestand_node.html). Die Anzahl der Neuzulassungen lag 2023 in Deutschland bei 2,84 Millionen Fahrzeugen, wobei die Neuzulassungen von PHEV um 51,5 Prozent auf 175 724 eingebrochen sind (https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2024/pm01_2024_n_12_23_pm_komplett.html).

Die Förderung des Bundes bei der Neuanschaffung von PHEV wurde zum 1. Januar 2023 eingestellt (https://www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Energie/2022_15_emo_neue_foerderbedingungen.html). Die Förderung des Bundes bei der Neuanschaffung von BEV wurde vorzeitig zum 18. Dezember 2023 eingestellt, nachdem das Bundesverfassungsgericht die Haushaltspolitik der Bundesregierung am 15. November 2023 für verfassungswidrig erklärt hatte (https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html). Die seit 2016 existierenden Zuschüsse des Bundes zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen bzw. der „Umweltbonus inklusive Investitionsprämie“ sahen zuletzt einen Zuschuss von bis zu 4 500 Euro beim Kauf eines förderfähigen Elektrofahrzeugs vor (ebd.).

Der Durchschnittspreis für neue Elektrofahrzeuge ist im Jahr 2023 um 4 000 Euro auf 52 700 Euro gestiegen (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/e-autos-kosten-100.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fahrzeuge mit Elektroantrieb sollen gemäß aktuellem Ziel der Bundesregierung im Jahr 2030 in Deutschland zugelassen sein (bitte nach BEV und PHEV aufschlüsseln)?

2. Wie viele Fahrzeuge mit Elektroantrieb sollten mindestens jährlich bis 2030 neu zugelassen werden, um das Ziel der Bundesregierung bis 2030 zu erreichen, bzw. bei Unterschreiten welches jährlichen Schwellenwertes bei Neuzulassungen will die Bundesregierung mit neuen Förderprogrammen nachsteuern, um ihr Ziel zu erreichen (bitte nach BEV und PHEV aufschlüsseln)?
3. Bewertet die Bundesregierung die Zuschüsse bei der Neuanschaffung von PHEV als wirksame Maßnahme zur Erreichung ihres Bestandsziels von Elektrofahrzeugen im Jahr 2030, und wenn ja, wie will die Bundesregierung ihr Bestandsziel von PHEV bis 2030 ohne das zum 1. Januar 2023 beendete Förderprogramm erreichen (siehe Vorbemerkungen der Fragesteller)?
4. Bewertet die Bundesregierung die Zuschüsse bei der Neuanschaffung von BEV als wirksame Maßnahme zur Erreichung ihres aktuellen Bestandsziels von Elektrofahrzeugen im Jahr 2030, und wenn ja, wie will die Bundesregierung ihr Bestandsziel von BEV bis 2030 ohne das zum 18. Dezember 2023 beendete Förderprogramm erreichen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Anhand welcher Kriterien bewertet die Bundesregierung die Marktgängigkeit von BEV, und zu welchem Ergebnis kommt sie?
6. Anhand welcher Kriterien bewertet die Bundesregierung die aktuelle Marktgängigkeit von PHEV, und zu welchem Ergebnis kommt sie, auch vor dem Hintergrund der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Zahlen zu den Neuzulassungen von PHEV im Jahr 2023?
7. Sieht die Bundesregierung in der gestiegenen Kaufpreisentwicklung für BEV ein Hindernis bei der Erreichung ihres Ziels zur Zahl der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektroantrieb (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Wie viele Tonnen CO₂-Äquivalente wurden unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionen des gesamten Lebenszyklus der BEV und PHEV und des jeweiligen durchschnittlichen Strommixes in Deutschland der Jahre von 2016 bis 2023 durch die Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen seit Bestehen der Förderprogramme jährlich insgesamt eingespart?
9. Bewertet die Bundesregierung die Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen als effiziente Maßnahmen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und sektorübergreifend?
 - a) Wenn ja, warum wurden die Förderprogramme beendet?
 - b) Wenn nein, warum wurden die Förderprogramme nicht früher oder zumindest gleichzeitig beendet?
10. Wie viele Anträge auf Förderung für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb wurden jährlich seit Bestehen des Programms von 2016 bis heute insgesamt gestellt, und wie hoch waren die jährlichen IST-Ausgaben im selben Zeitraum (bitte nach PHEV und BEV aufschlüsseln)?
11. Wie viele Mitarbeiter im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle waren jährlich seit Bestehen des Förderprogramms von 2016 bis heute mit der Bearbeitung von Anträgen für den Umweltbonus beschäftigt, und welche jährlichen Personalkosten sind dabei insgesamt entstanden (bitte jährlich aufschlüsseln)?

12. Wie viele Elektrofahrzeuge wurden seit 2015 bis heute in Deutschland insgesamt zugelassen (bitte nach PHEV und BEV und nach Jahren aufschlüsseln)?
13. Wie hoch ist nach Schätzungen der Bundesregierung der gesamte Förderbedarf durch Zuschüsse bei der Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen zur Erreichung ihres aktuellen Bestandsziels im Jahr 2030 (bitte nach PHEV und BEV aufschlüsseln)?
14. Verfügt die Bundesregierung über Prognosen zur Entwicklung der Neuzulassungen von BEV und PHEV bis 2030 mit und ohne Förderprogramme?
 - a) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von PHEV hat die Bundesregierung für das Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr nach Einstellung der Förderung zum 1. Januar 2023 gerechnet?
 - b) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von BEV hat die Bundesregierung für das Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr ohne eine Förderung gerechnet, sodass eine Fortführung des Programms im Jahr 2023 angezeigt war?
 - c) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von PHEV rechnet die Bundesregierung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung der Entwicklung im Jahr 2023 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - d) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von BEV rechnet die Bundesregierung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr ohne das beendete Förderprogramm (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - e) Wenn nein, woran bemisst die Bundesregierung die Wirkung der Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen, und auf welche Basis stützt sie ihre Entscheidung zur Fortführung oder Beendigung der Programme?
 - f) Wenn nein, woran bemisst die Bundesregierung die Wirksamkeit von Förderprogrammen zur Erreichung ihrer Bestandsziele bei Elektrofahrzeugen bis 2030?

Berlin, den 7. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Führung, Personalansatz und Arbeitsgebiete des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

Der Deutsche Bundestag beschloss am 10. Februar 2024 den Bundeshaushaltsplan 2024. Die Personalübersicht dokumentiert für das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) 447 Planstellen und 96 Stellen und für das unterstellte Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 861 Planstellen und 1 024 Stellen; insgesamt sind 2 428 Planstellen und Stellen zugeordnet, wobei 543 auf das Bundesministerium entfallen und 1 885 auf das BBR (bmfiportal.zvit.iv.bfinv.de/-bundeshahalt/-web/hh2024/pdf/Vorspann.-pdf; Zugriff am 7. März 2024).

Die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft publizierte zu Beginn des Jahres 2024 die Broschüre „Stellenmehrung in der Bundesverwaltung 2017–2024“ und wies darauf hin, dass das BMWSB seit der Neuaufstellung die Beamtenstellen mehr als verdoppelt, die Angestelltenstellen mehr als verdreifacht und die Personalkosten vervierfacht habe (www.insm.de/fileadmin/insm-dms/downloads/2024-01-22_INSM-_Stellenmehrung_in_der_Bundesverwaltung_2017-2024_1.pdf; Zugriff am 26. Februar 2024). Tatsächlich lässt sich der oben genannten Personalübersicht des Bundeshaushaltsplanes 2024 entnehmen, dass die Planstellen des BMWSB nebst unterstelltem BBR in der Besoldungsordnung B um insgesamt 63 und in der Besoldungsordnung A um insgesamt 786 aufwachsen.

Das BMWSB veröffentlichte mit Stand 1. Februar 2024 seinen Organisationsplan im Internet, aus dem der Zuschnitt des Bundesministeriums und dessen Arbeitsgebiete deutlich werden (www.bmwsb.bund.de/-ShareDocs/-downloads/-Webs/BMW-SB/DE/veroeffentlichungen/service/organigramm_deutsch.pdf; Zugriff am 26. Februar 2024).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wurde das BMWSB zu Beginn der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages als eigenständiges Bundesministerium neu aufgestellt (bitte ausführen)?
2. Auf welcher Grundlage und mit welchen Maßgaben zu Arbeitsgebieten wurde seinerzeit zur Neugründung des BMWSB die Anzahl der erforderlichen Planstellen und Stellen festgelegt (bitte ausführen)?

3. Welchen Arbeitsgebieten im BMWSB und BBR sind die in der Besoldungsordnung B (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) insgesamt 63 Planstellen zugeordnet (bitte nach Stabsstellen, Abteilungen, Unterabteilungen, Referaten etc. aufschlüsseln)?
4. Welchen Arbeitsgebieten im BMWSB und BBR sind die in der Besoldungsordnung A (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) insgesamt 786 Planstellen zugeordnet (bitte nach Stabsstellen, Abteilungen, Unterabteilungen, Referaten etc. aufschlüsseln)?
5. Welche Kostensteigerungen im BMWSB und BBR entstehen durch den Personalaufwuchs insgesamt in der Besoldungsordnung B?
6. Welche Kostensteigerungen im BMWSB und BBR entstehen durch den Personalaufwuchs insgesamt in der Besoldungsordnung A?
7. Wie hoch ist der Personalbedarf des BMWSB und des BBR insgesamt bis zum Ende der 20. Wahlperiode beziffert?
8. Wie viel Personal aus welchen Arbeitsgebieten und aus welchen Bundesministerien oder weiteren Bundes- oder Landesbehörden wurde seit der Neuaufstellung des BMWSB dort bis dato um- beziehungsweise eingepplant (bitte nach Aufgabengebieten, Besoldungs- und Entgeltgruppen aufschlüsseln)?
9. Wie viel Personal für welche Arbeitsgebiete über welche sonstigen Wege wurde seit Aufstellung des BMWSB dort bis dato rekrutiert (bitte nach Aufgabengebieten, Besoldungs- und Entgeltgruppen aufschlüsseln)?
10. In welchen Aufgabengebieten des BMWSB fehlt derzeit wie viel Personal mit welcher Qualifikation (bitte nach Stabsstellen, Abteilungen, Unterabteilungen, Referaten etc. aufschlüsseln)?
11. Wie sind derzeit die Aufgaben zwischen dem BMWSB und dem BBR verteilt, und wie sind die hierarchischen, personellen, materiellen, haushalterischen und thematisch-inhaltlichen Schnittstellen ausgebildet (bitte ausführen)?
12. Welche Strategien, inhaltlichen Schwerpunkte und operativen Ziele werden in der 20. Wahlperiode vom BMWSB verfolgt, und in welcher Weise sind diesbezüglich die Aufgabengebiete des BBR berührt (bitte ausführen)?
13. Inwiefern stehen Strategien, inhaltliche Schwerpunkte und operative Ziele des BMWSB beziehungsweise des BBR (vgl. Frage 12) im Zusammenhang mit der Haushalts- und Personalplanung (bitte ausführen)?
14. Untersucht das BMWSB Möglichkeiten, Personal einzusparen beziehungsweise Planstellen und Stellen zu reduzieren, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte nach Stabsstellen, Abteilungen, Unterabteilungen, Referaten aufschlüsseln)?
15. Verfolgt das BMWSB ein internes Qualitätsmanagementsystem – etwa zur Feststellung und Verbesserung der Kompetenz, Effizienz oder Bürgerorientierung oder ist ein solches zur Implementierung in der 20. Wahlperiode vorgesehen, wenn ja, um welches System handelt es sich, und werden die Ergebnisse der Qualitätssicherungsmaßnahmen der Öffentlichkeit beizeiten zugänglich gemacht (bitte ausführen)?

Berlin, den 15. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann, Stephan Brandner, Thomas Dietz, Stephan Protschka und der Fraktion der AfD

Wohnraum und Infrastruktur im Gazastreifen: Zerstörungen, Wiederaufbau, Aussichten

Nach Angaben der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), einem ständigen Organ der Generalversammlung der Vereinten Nationen, waren bereits rund vier Monate nach Beginn der israelischen Militärschläge 18 Prozent der Gebäude im Gazastreifen beschädigt oder zerstört. Der britische Sender BBC veröffentlichte nach der Auswertung von Satellitendaten etwas später sogar, seit Oktober 2023 seien zwischen 50 Prozent und 61 Prozent aller Gebäude beschädigt oder zerstört worden. Die UNCTAD erklärte, der Gazastreifen sei praktisch unbewohnbar geworden. 85 Prozent der Bevölkerung seien entweder vertrieben oder geflüchtet. Die Arbeitslosenquote habe Ende 2023 über 79 Prozent betragen. 96 Prozent der Bevölkerung lebten unterhalb der Armutsgrenze. Der UNCTAD zufolge sei ein hoher zweistelliger Milliarden-Dollarbetrag erforderlich, um das Gebiet wieder bewohnbar zu machen (https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2024d1_en.pdf; <https://unctad.org/news/gaza-unprecedented-destruction-will-take-tens-billions-dollars-and-decades-reverse>; Zuerst. Deutsches Nachrichtenmagazin, März 2024, S. 5, „Gazastreifen praktisch ,unbewohnbar“).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Einschätzungen der UNCTAD bekannt, und wenn ja, teilt sie diese, wenn nein, warum nicht (bitte angeben, inwiefern sie diese ggf. teilt bzw. in welchen Bereichen sie warum abweicht, bitte begründen)?
2. Wenn Frage 1 bejaht wird, flossen ggf. Einschätzungen und Kenntnisse der Bundesregierung in den UNCTAD-Bericht ein, und wenn ja, welche?
3. Wenn Frage 1 bejaht wird, flossen ggf. Bewertungen der Bundesregierung nicht in den UNCTAD-Bericht mit ein, und welche sind dies ggf.?
4. Wenn Frage 1 bejaht wird, waren deutsche Experten nach Kenntnis der Bundesregierung an der Erstellung des Berichts beteiligt, und wenn es diese gab, waren sie im Auftrag der Bundesregierung entsandt, und wenn ja, von welcher Behörde bzw. welchem Bundesministerium?
5. Wie viele bewohnbare bzw. nutzbare Gebäude gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im Oktober 2023 bzw. März 2024 im Gazastreifen an
 - a) Wohngebäuden,

- b) Schulen,
 - c) Krankenhäusern,
 - d) Gewerbeimmobilien?
6. Besitzt die Bundesregierung neueste Angaben und Erkenntnisse (also nach der Veröffentlichung des UNCTAD-Berichts am 31. Januar 2024) über den Grad der Beschädigung bzw. Zerstörung von Wohnraum, insbesondere mit Blick auf die Nutzbarkeit, und wenn ja, welche sind dies gegebenenfalls?
 7. Besitzt die Bundesregierung Erkenntnisse, ob eigene oder fremde, darüber, inwiefern die Hamas und der Islamische Dschihad Wohngebäude, Schulen und andere zivile Infrastruktur im Gazastreifen seit Beginn der israelischen Militäraktion für militärische Maßnahmen gegen Israel bzw. israelische Streitkräfte genutzt haben, und wenn ja, welche?
 8. Hat sich die Bundesregierung eine Haltung dazu erarbeitet oder eingeholt, inwiefern die Zerstörung ziviler Infrastruktur durch die israelischen Streitkräfte im Gazastreifen durch das Völkerrecht gedeckt ist bzw. gedeckt gewesen ist, und wenn ja, welche (siehe Frage 7)?
 9. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, woher und auf welchem Weg seit dem Jahr 2010 die Materialien für die Bautätigkeit im Gazastreifen bezogen wurden, und wenn ja, welche sind dies, und inwiefern gab es seitdem ggf. Veränderungen?
 10. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, aus welchen Ländern bzw. Gebieten die Bauunternehmen kamen, die seit 2010 Gebäude in dem Gebiet errichtet haben, für die internationale Mittel zur Verfügung gestellt wurden, und wenn ja, welche?
 11. Hat die Bundesregierung ggf. Einfluss darauf genommen, aus welchen Ländern bzw. Gebieten die Bauunternehmen bzw. die Baumaterialien kamen, und wenn ja, inwiefern, und mit welchen Ergebnissen bzw. nach welchen Kriterien wurden Unternehmen beauftragt bzw. Materialien bezogen?
 12. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Menschen im Bausektor im Gazastreifen beschäftigt waren, und wenn ja, welche (bitte für die Jahre 2010, 2015, 2020 und 2023 angeben)?
 13. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Quadratmeter Wohnfläche im Gazastreifen pro Kopf der Bevölkerung zur Verfügung standen, und wenn ja, welche (bitte für die Jahre 2010, 2015, 2020 und 2023 angeben)?
 14. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Quadratmeter Wohnraum im Gazastreifen seit 2010 neu errichtet wurden, und wenn ja, welche (bitte in Jahresscheiben angeben)?
 15. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis darüber, mit welchen Summen die 20 wichtigsten Geberorganisationen bzw. Geberländer die Bautätigkeit im Gazastreifen seit dem Jahr 2010 unterstützt haben, und wenn ja, bitte in Jahresscheiben angeben?
 16. Hat sich die Bundesregierung zu der Zerstörung des 1998 eröffneten Flughafens von Gaza durch israelische Streitkräfte im Jahr 2001/2002 (https://unctad.org/publication/preliminary-assessment-economic-impact-destruction-gaza-and-prospects-economic-recovery#anchor_download) eine eigene Auffassung erarbeitet, und wenn ja, wie lautet diese, und hat sich die Bundesregierung seit der Beschädigung ggf. für eine Wiederinbetriebnahme des Flughafens Gaza engagiert, und wenn ja, inwiefern?

17. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, wie viele Personen im Gazastreifen am 1. Januar 2024 kein festes Obdach hatten, und wenn ja, wie viele Personen waren dies und sind dies derzeit?
18. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, welche Pläne bzw. Initiativen es von welcher Institution bzw. welchem Land gibt, den betroffenen Menschen wieder ein Obdach zu ermöglichen (bitte ggf. ausführen)?
19. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über den Wiederaufbau im Gazastreifen vor betreffend
 - a) den notwendigen Umfang,
 - b) den erforderlichen Zeitraum,
 - c) durch wen bzw. mit welchen Mitteln er durchgeführt werden soll,
 - d) wie die zahlreichen Menschen ohne festes Obdach in der Zwischenzeit untergebracht werden können(wenn ja, bitte jeweils spezifizieren)?

Berlin, den 26. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zur wirtschaftlichen Lage des Flughafens Berlin Brandenburg

Der Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), so Medienberichte, „überlebte bislang nur aufgrund der finanziellen Unterstützung durch die Eigentümer, also des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg“ (vgl. <https://www.finanzen.net/nachricht/aktien/angespannte-lage-flughafen-ber-stellt-geschaeftsbericht-vor-12485815>).

Aktuelle Zahlen der Passagierentwicklung zeigen ihn als Schlusslicht in Deutschland. Kein anderer großer oder mittlerer Flughafen entwickelte sich seit der Corona-Pandemie so schlecht (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Im Jahr 2023 nutzten rund 35 Prozent weniger Fluggäste den Flughafen BER als im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 die damaligen Flughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF; vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5805/umfrage/passagieraufkommen-an-den-flughafen-berlin-seit-1991/>). Auf Strecken ins Ausland waren es 26 Prozent weniger, auf Inlandsstrecken minus 70 Prozent. Der Anteil Berlins am innerdeutschen Flugverkehr hat sich von 2019 auf 2023 auf etwa 10 Prozent fast halbiert (vgl. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/016-2024>).

Das hat Folgen für die wirtschaftliche Lage der Betreibergesellschaft des BER, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), die durch die Verdreifachung der Baukosten hohe Verbindlichkeiten drücken und die im Jahr 2021 nur knapp der Zahlungsunfähigkeit entkommen sein soll (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Der CEO (Chief Executive Officer) der Fluggesellschaft Easyjet kritisiert, dass deutsche Flughäfen zu teuer seien und insbesondere den BER, weil die Standortkosten mit die höchsten in Europa und nicht mehr wettbewerbsfähig im Vergleich zu anderen Flughäfen seien. Die Basis wäre die unwirtschaftlichste im ganzen Netzwerk gewesen (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/fliegen-easyjet-chef-johan-lundgren-erklaert-die-hohen-ticketpreise-19034563.html>).

Selbst die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH kritisiert die hohen staatlich festgelegten Gebühren (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Der weiter steigende Anteil der regulativ bedingten Abgaben und Gebühren liegt in Deutschland bei 30 Prozent der gesamten Standortkosten einer Fluggesellschaft. Der Branchenverband ADV sieht mittlerweile den Luftverkehrsstandort Deutschland gefährdet (vgl. <https://www.adv.aero/adv-fruehjahrstagung-in-berlin-vorstaende-und-geschaeftsfuehrer-der-deutschen-flughafen-bundesregierung-gefaehrdet-ihre-eigenen-klimaschutzziele-und-den-luftverkehrsstandort-deutschland/>).

In der Vergangenheit wurden durch Verpflichtungsermächtigung mehrere Darlehen des Bundes an die FBB GmbH in Stammkapital umgewandelt und damit eine Rückzahlung der Steuergelder nebst Zinsen nach Auffassung der Fragesteller vereitelt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5263 und Haushaltsgesetz 2018, Kapitel 12 05, Luft- und Raumfahrt, Titel 861 11-750, Darlehen an Flughafen-gesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen den Chancen des BER im internationalen Wettbewerb und den Belastungen der deutschen Flughafenbranche durch Gebühren und Steuern (bitte ausführen)?
2. Wie werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung weitere Erhöhungen der Entgelte und Gebühren wie Luftverkehrsteuer, Flugsicherungsgebühren, Flughafen- und Sicherheitskosten auf die Wettbewerbsfähigkeit des BER im internationalen Wettbewerb auswirken?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um eine Trendumkehr zu erreichen und die deutschen Verkehrsflughäfen im internationalen Wettbewerb zu unterstützen, und wenn ja, welche?
4. Betrachtet die Bundesregierung die bestehenden deutschen Verkehrsflughäfen als wichtige Faktoren der Regionalentwicklung und Elemente der Daseinsvorsorge?
5. Ist der Bundesregierung die Aussage der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom Februar 2024 bekannt, dass die Bundesregierung den Luftverkehrsstandort Deutschland gefährde (vgl. <https://www.adv.aero/adv-fruehjahrstagung-in-berlin-vorstaende-und-geschaeftsfuehrer-der-deutschen-flughafen-bundesregierung-gefaehrdet-ihre-eigenen-klimaschutzziele-und-den-luftverkehrsstandort-deutschland/>), und hat sie sich dazu ggf. eine eigene Positionierung erarbeitet (bitte ggf. ausführen)?
6. Wenn sich die Bundesregierung dazu eine ablehnende Positionierung erarbeitete (vgl. Frage 5), was lässt die Bundesregierung zu einer gegenteiligen Bewertung kommen?
7. Erkennt die Bundesregierung in der geplanten Eröffnung des Centralny Port Komunikacyjny als neuem Warschauer Großflughafen und weiterem internationalen Luftdrehkreuz in Mitteleuropa im Jahr 2028 (vgl. <https://www.airliners.de/cpk-polen-details-zentralflughafen/69641>), nur rund 500 km vom BER entfernt, ein zusätzliches Risiko für die internationale Einbindung des BER in das interkontinentale Streckennetz und Risiken für dessen wirtschaftliche Perspektiven (bitte ausführen)?
8. Hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Lage des außerstädtisch gelegenen Flughafens BER gegenüber dem aufgegebenen innerstädtisch gelegenen Flughafen Tegel Auswirkungen auf die Entwicklung der Passagierzahlen in Berlin?

9. Erwartet die Bundesregierung eine Attraktivitätssteigerung der Schienenanbindung des BER durch die Fertigstellung der „Mahlower Kurve“, und wird der Fertigstellungstermin 2025 durch die Deutsche Bahn (DB) InfraGo AG gehalten (vgl. <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presseregional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Schneller-mit-dem-Zug-zum-BER-Deutsche-Bahn-startet-Bau-der-Flughafenkurve-8859662>)?
10. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbindlichkeiten der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zum 31. Dezember 2023?
11. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Patronatserklärungen seitens der Gesellschafter für Kreditaufnahmen der FBB GmbH und ihrer Vorgängergesellschaften zugesagt?
12. In welcher Höhe wurden der FBB GmbH Gesellschafterdarlehen gewährt?
13. In welcher Höhe wurden Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital gewandelt?
14. Ist vorgesehen, weitere Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umzuwandeln, und wenn ja, wann, und in welcher Höhe?
15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Bestrebungen der Geschäftsführung der FBB GmbH, über die in den Fragen 11 bis 13 erfragten Leistungen hinausgehende Patronatserklärungen seitens der Gesellschafter, Gesellschafterdarlehen oder Eigenkapitalerhöhungen zu erlangen?
16. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierungen das operative Ergebnis (EBIT) der FBB GmbH im Geschäftsjahr 2023?
17. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung das Finanzergebnis der FBB GmbH im Geschäftsjahr 2023?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bis Ende 2025 sämtliche Haushaltsrücklagen des Landes Berlin aufgebraucht sein könnten, und erwartet die Bundesregierung, dass das Land Berlin nach 2025 noch in der Lage sein wird, die FBB GmbH finanziell zu unterstützen (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/news/kritik-am-berliner-haushalt-rechnungshof-warnt-vor-milliardendefizit-li.2198742>)?
19. Ist es angesichts einer möglichen Haushaltsnotlage des Landes Berlin für die Bundesregierung eine Option, den Anteil des Landes Berlin an der FBB GmbH zu übernehmen, um eine Insolvenz der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH abzuwenden?
20. Wenn die Übernahme der Anteile des Landes Berlin an der FBB GmbH durch den Bund für die Bundesregierung keine Option ist und sich auch kein privater Kapitalgeber finden sollte, sieht die Bundesregierung in einem geordneten Insolvenzverfahren der FBB GmbH eine Möglichkeit, dem Flughafen Berlin Brandenburg entschuldet und mit einer neuen Betreibergesellschaft einen wirtschaftlichen Neuanfang zu ermöglichen?

Berlin, den 26. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Subsidiaritätsprinzip, Pilotprojekte und Governance-Konzepte im Rahmen der Territorialen Agenda 2030

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) publizierte Ende 2023 die Broschüre „Die territoriale Agenda 2030 in der Praxis. Gemeinsam für den ländlichen Raum. Impulse für eine kooperative Regionalentwicklung in Deutschland und Europa“ und nimmt die sogenannte Pilotaktion „A future for lagging regions“ in den Blick (<https://www.-bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/raumordnung/territoriale-agenda.pdf>; Zugriff am 23. Februar 2024; unten BMWSB I genannt).

Ferner rief das BMWSB Ende Januar 2024 als Teil der Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 die Förderung strategischer Regionalentwicklungskonzepte (RegioStrat) aus, die erreichen möchte, Strategien in allen deutschen Teilräumen neu auszurichten, beziehungsweise auch anleiten will, diesbezügliche Förderprogramme der Länder, des Bundes oder der EU zu identifizieren (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/aufrufe/aktuelle-meldungen/regiostrat-forderungsaufwurf.pdf>; Zugriff am 23. Februar 2024, unten BMWSB II genannt).

Das „Weißbuch des Ausschusses der Regionen (AdR) der Europäischen Union zur Multi-Level-Governance“ aus dem Jahre 2009 definiert Governance „als Schlüssel zum Erfolg des europäischen Einigungsprozesses“ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE-/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009IR0089&from=-FR>; Zugriff am 23. Februar 2024).

Der Deutsche Bundestag erläutert im Rahmen seiner Internetpräsenz den Begriff der Subsidiarität folgendermaßen: „Staatliche Eingriffe (etwa von Bund oder Europäischer Union) und öffentliche Leistungen sollen nur unterstützend und nur dann erfolgen, wenn die jeweils tiefere hierarchische Ebene (Länder, Kommunen, Familien) die Leistung nicht erbringen kann. Das Subsidiaritätsprinzip ist ein wichtiger Pfeiler des europäischen Integrationsprozesses. Es verhindert, dass die Organe der Europäischen Union über die ihnen mit dem Vertrag von Lissabon zugewiesenen Zuständigkeiten hinaus tätig werden“ (<https://www.bundestag.de/sevices/-glossar/glossar/-S/subsidiaritaet-855590>; Zugriff am 23. Februar 2024).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Deckt sich die Definition des Begriffes „Subsidiarität“ durch den Deutschen Bundestag (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) mit der Definition des Begriffes durch die Bundesregierung, und wenn nein, inwiefern, und aus welchen Gründen wird davon abgewichen?
2. Haben die deutschen Länder und Kommunen gegenüber der Bundesregierung Schwierigkeiten dabei signalisiert, die Belange der Raumordnung umzusetzen, und wenn nein, inwiefern?
3. Bewertet die Bundesregierung folgende Aussagen als staatlichen Eingriff gegenüber den Kommunen im Sinne der Definition der Subsidiarität (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Deutscher Bundestag), und wenn nein, warum nicht (bitte ausführen)
 - a) „Ziele der Territorialen Agenda 2030 umzusetzen und sie stärker mit der Praxis zu verzahnen“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB I, S. 11),
 - b) lokale „Verantwortungsgemeinschaften auf der Grundlage niedrigschwelliger Förderangebote [...] folglich auch in EU-Programmen“ aufzustellen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB I, S. 43),
 - c) mittels „EU-Förderung auch nichtinvestive Maßnahmen, wie die Erarbeitung von Strategien und integrierten Entwicklungskonzepten, der Aufbau von Akteursstrukturen und Verantwortungsgemeinschaften“ abdecken zu wollen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Deutscher Bundestag und BMWSB I, S. 44),
 - d) „Dies erfordert Strategien, die durch einen breiten Diskurs in den Regionen getragen werden sollen“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB II, S. 1),
 - e) „Das Förderprogramm wird von einer Begleitagentur unterstützt. Sie stellt den Ergebnistransfer sicher [...] Die Begleitagentur wird regelmäßig die geförderten Regionen zu ihren Prozessen und zum Fortgang des Vorhabens befragen, das BMWSB sowie das BBSR [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung] darüber informieren und programmbegleitend einen Leitfaden erstellen“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB II, S. 6)?
4. Was versteht die Bundesregierung unter dem Begriff „lokale Verantwortungsgemeinschaften“ hinsichtlich folgender Sachverhalte (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB I, S. 7, 22, 43 ff.):
 - a) Verantwortlichkeit,
 - b) Zielvorgaben,
 - c) „dynamisches“ und „proaktives Handeln“,
 - d) „positives Wir-Gefühl“ und diesbezüglich negatives Wir-Gefühl,
 - e) „verbesserter Kompetenzzuschnitt im Subsidiaritätsgefüge“?
5. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung deutsche Interessen hinsichtlich einer gesamteuropäischen Raumordnung und ferner einer Raumordnung, die lediglich das Gebiet der Europäischen Union umfasst (bitte ausführen)

6. Erkennt die Bundesregierung raumpolitische strategische Zielstellungen der Europäischen Union gegenüber dem Territorium Deutschlands?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn ja, sind diese Ziele aus Sicht der Bundesregierung im Sinne der Frage 5 mit nationalen deutschen Interessen deckungsgleich (bitte ausführen)?
 - c) Wenn ja, ziehen diese Ziele transformative Prozesse der Raumordnung hierzulande nach sich (bitte ausführen)?
7. Was versteht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 darunter, „in der planerischen Praxis eine Flexibilisierung – bis hin zum vorübergehenden Aussetzen – rechtlicher Vorgaben und Regularien in Betracht“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB I, S. 40) ziehen zu lassen (bitte ausführen)?
8. Was versteht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Umsetzung der Territorialen Agenda 2030 darunter, ein „gut ineinandergreifendes und abgestimmtes Multi-Level-Governance-System zwischen nationalen, regionalen und kommunalen Maßnahmen“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB I, S. 12) anzustreben (bitte ausführen)?
9. Hat sich die Bundesregierung zu den Forderungen des Ausschusses der Regionen der EU, ein Multi-Level-Governance-System (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, AdR) auf Ebene der EU betreiben zu wollen,
 - a) hinsichtlich des Subsidiaritätsprinzipes (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Deutscher Bundestag) sowie
 - b) hinsichtlich deutscher Interessen (siehe Frage 5)eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese (bitte ausführen)?
10. Welche Entwicklung bis dato nahm nach Kenntnis der Bundesregierung das seinerzeit durch den AdR geforderte Multi-Level-Governance-System der EU (bitte ausführen)?
 - a) Sind diesbezüglich Schnittstellen vorgesehen beziehungsweise in Betrieb zum Europäischen Rat (bitte ausführen)?
 - b) Sind diesbezüglich Schnittstellen vorgesehen beziehungsweise in Betrieb zu den in Frage 8 beschriebenen Governance-Prozessen (bitte ausführen)?
11. Bezieht die Bundesregierung im Förderauftrag „RegioStrat“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, BMWSB II, S. 1) den Hinweis der Flächeninanspruchnahme unter anderem im Zuge der „Klimaanpassung, Energiewende inklusive Mobilitätswende“ auch auf den beschleunigten Ausbau der Wind- und PV-Anlagen (PV = Photovoltaik) in Deutschland, wenn ja, welche Prämissen oder Ziele werden diesbezüglich aus der Territorialen Agenda 2030 zugrunde gelegt, und in welcher Weise und mit welchen Zielen soll eine Regionalstrategie diesbezüglich mit der Territorialen Agenda 2030 verzahnt werden?

12. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeit bis Mitte 2025 gültigen „Notfallverordnungen“ (<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/-Pressemitteilungen/2023/12/202312-19-eu-beschleunigt-den-ausbau-von-erneuerbaren.html>; Zugriff am 23. Februar 2024) und die novellierte „Erneuerbare-Energien-Richtlinie“ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/-EN/TXT/?uri=CELEX:32023L2413>; Zugriff am 23. Februar 2024) der Europäischen Union im Zusammenhang mit den Zielen der Territorialen Agenda 2030, wenn ja, mit welchen Zielen, in welcher Weise beziehungsweise in wie vielen Fällen haben bislang die oben genannten Dokumente hierzulande zu einem beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien beigetragen, und in welchen Bundesländern speziell?

Berlin, den 20. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Verkehrsregelungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal

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-5KVMC3JW6RGT7DAASVSKYEKERI.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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
5. Wie lange sollen die Beschränkungen auf 12 km/h im NOK fortbestehen oder sollen diese dauerhaft bestehen bleiben?
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?

Berlin, den 18. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Springer, Jürgen Pohl, Ulrike Schielke-Ziesing, Gerrit Huy, Roger Beckamp, Norbert Kleinwächter, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Sozialleistungen und Mieten 2023

Bereits im Jahr 2021 zeigte eine Studie der Hans-Böckler-Stiftung zu Mietpreisen in Deutschland, dass fast 13 Prozent der Mieterhaushalte in deutschen Großstädten nach Abzug der Miete weniger als das Existenzminimum zur Verfügung hatten (www.boeckler.de/pdf/pm_fofoe_2021_06_15.pdf). Besonders betroffen sind demnach Alleinerziehende.

Die hohe Mietbelastung, die insbesondere viele Haushalte mit niedrigen Einkommen tragen müssen, führe laut den Studienergebnissen knapp 1,1 Millionen oder 12,9 Prozent aller Mieterhaushalte in den deutschen Großstädten in eine prekäre wirtschaftliche Lage. Diesen Haushalten mit rund 2,1 Millionen Menschen bliebe weniger als das im Sozialrecht festgelegte Existenzminimum übrig, nachdem sie Miete und Nebenkosten (bruttowarm) bezahlt haben. Dabei wurden eventuelle Sozialtransfers und Wohngeld bereits berücksichtigt.

Derweil ist kein Ende der steigenden Mietkosten in Sicht. Wie die „Tageschau“ Mitte Januar dieses Jahres berichtete, sind die Mieten in Deutschland zuletzt wieder deutlich gestiegen. Vor allem in Großstädten koste der Quadratmeter häufig mehr als 20 Euro (www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/mie-twohnungen-grossstaedte-rekordpreise-100.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren in den Jahren 2015 sowie 2020 und wie hoch sind aktuell gemäß Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Bereich Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung) die Erst- und Wiedervermietungsmieten inserierter Wohnungen in
 - a) Deutschland,
 - b) Ostdeutschland,
 - c) Westdeutschland,
 - d) den einzelnen Bundesländern (bitte nach Miethöhe absteigend sortieren),
 - e) in den einzelnen Kreisen und kreisfreien Städten (bitte nach Miethöhe absteigend sortieren)?

2. Welche 15 Kreise und kreisfreien Städte weisen gemäß der BBSR-Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung in
 - a) Westdeutschland und
 - b) Ostdeutschlandaktuell die höchsten Erst- und Wiedervermietungsrenten inserierter Wohnungen auf (bitte die Erstvermietungsrenten sowie die Wiedervermietungsrenten getrennt voneinander ausweisen und nach Erstvermietungsrenten absteigend sortieren)?
3. Welche 15 Kreise und kreisfreien Städte weisen gemäß der BBSR-Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung in
 - a) Westdeutschland und
 - b) Ostdeutschlandaktuell die niedrigsten Erst- und Wiedervermietungsrenten inserierter Wohnungen auf (bitte die Erstvermietungsrenten sowie die Wiedervermietungsrenten getrennt voneinander ausweisen und nach Erstvermietungsrenten aufsteigend sortieren)?
4. Wie hoch sind die Anzahl sowie der Anteil der Kreise und kreisfreien Städte in Ostdeutschland, deren Erst- und Wiedervermietungsrenten gemäß der BBSR-Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung über dem westdeutschen Durchschnitt liegen (bitte die entsprechenden Kreise und kreisfreien Städte getrennt auflühren)?
5. Wie hoch war in den Jahren 2015 sowie 2020 und wie hoch ist aktuell die Anzahl der Wohngeldhaushalte (bitte nach Bund, Bundesländern, Westdeutschland und Ostdeutschland getrennt ausweisen), und welchem Anteil entspricht dies jeweils, gemessen an allen Hauptwohnsitzhaushalten?
6. Wie hat sich in den Jahren 2015 bis 2023 der durchschnittliche Wohngeldanspruch pro Haushalt jeweils entwickelt (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
7. Wie hat sich in den Jahren 2015 bis heute die Anzahl der Haushalte sowie die Anzahl der Kinder, die Kinderzuschlag beziehen, entwickelt (bitte nach Bund, Bundesländern, Westdeutschland und Ostdeutschland getrennt ausweisen), und welchem Anteil entspricht dies jeweils, gemessen an allen Haushalten mit Kindern?
8. Wie hat sich in den Jahren 2015 bis heute der durchschnittlich gezahlte Kinderzuschlag jeweils entwickelt (bitte pro Haushalt, pro Kind sowie nach Bund, Bundesländern, Westdeutschland und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
9. Wie hoch waren in den Jahren 2015 sowie 2020 und wie hoch sind aktuell die Anzahl sowie der Anteil der Haushalte, die gleichzeitig Wohngeld und Kinderzuschlag beziehen (bitte nach Bund, Bundesländern, Westdeutschland und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
10. Wie hoch sind aktuell im Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) die Anzahl sowie der Anteil der
 - a) Single-Bedarfsgemeinschaften,
 - b) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften,
 - c) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind,
 - d) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern,
 - e) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern,

- f) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern,
 - g) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit fünf Kindern,
 - h) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit sechs Kindern,
 - i) Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit sieben oder mehr Kindern,
 - j) Partner-Bedarfsgemeinschaften ohne Kinder,
 - k) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind,
 - l) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern,
 - m) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern,
 - n) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern,
 - o) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit fünf Kindern,
 - p) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit sechs Kindern und
 - q) Partner-Bedarfsgemeinschaften mit sieben oder mehr Kindern
(bitte nach Bund sowie Bundesländern getrennt ausweisen)?
11. Wie hoch ist aktuell im SGB II der durchschnittliche Bedarf an Gesamtleistung über alle Bedarfsgemeinschaften hinweg sowie für die in den Fragen 10a bis 10q jeweils genannten Bedarfsgemeinschaften (bitte nach Bund sowie Bundesländern getrennt ausweisen)?
12. Wie hoch sind aktuell im SGB II die durchschnittlichen Kosten der Unterkunft über alle Bedarfsgemeinschaften hinweg sowie für die in den Fragen 10a bis 10q jeweils genannten Bedarfsgemeinschaften (bitte nach Bund sowie Bundesländern getrennt ausweisen)?
13. Wie hoch ist aktuell im SGB II die durchschnittliche Wohnungsgröße (in qm) über alle Bedarfsgemeinschaften hinweg sowie für die in den Fragen 10a bis 10q jeweils genannten Bedarfsgemeinschaften?
14. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Bedarfsgemeinschaften, die einen Bedarf an Gesamtleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 250 Euro,
 - f) mehr als 1 500 Euro,
 - g) mehr als 1 750 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro,
 - i) mehr als 2 500 Euro,
 - j) mehr als 3 000 Euro,
 - k) mehr als 3 500 Euro,
 - l) mehr als 4 000 Euro,
 - m) mehr als 4 500 Euro und
 - n) mehr als 5 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

15. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Bedarfsgemeinschaften, die Kosten der Unterkunft (laufende Unterkunftskosten einschließlich laufende Heiz- und Betriebskosten) von
- unter 500 Euro,
 - unter 750 Euro,
 - unter 1 000 Euro,
 - mehr als 1 000 Euro,
 - mehr als 1 250 Euro,
 - mehr als 1 500 Euro,
 - mehr als 1 750 Euro,
 - mehr als 2 000 Euro und
 - mehr als 2 500 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie nach West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

16. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Single-Bedarfsgemeinschaften, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von
- unter 500 Euro,
 - unter 750 Euro,
 - unter 1 000 Euro,
 - mehr als 1 000 Euro,
 - mehr als 1 200 Euro,
 - mehr als 1 400 Euro,
 - mehr als 1 500 Euro,
 - mehr als 2 000 Euro und
 - mehr als 3 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

17. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Single-Bedarfsgemeinschaften, die Kosten der Unterkunft von
- unter 500 Euro,
 - unter 750 Euro,
 - unter 1 000 Euro,
 - mehr als 1 000 Euro,
 - mehr als 1 200 Euro,
 - mehr als 1 400 Euro,
 - mehr als 1 500 Euro und
 - mehr als 2 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

18. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro und
 - i) mehr als 3 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
19. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind, die anerkannte Kosten der Unterkunft von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro und
 - h) mehr als 2 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
20. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro,
 - i) mehr als 3 000 Euro und
 - j) mehr als 4 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

21. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern, die anerkannte Kosten der Unterkunft von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro und
 - i) mehr als 3 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
22. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro,
 - i) mehr als 3 000 Euro und
 - j) mehr als 4 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
23. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern, die Kosten der Unterkunft von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro und
 - i) mehr als 3 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

24. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern, die einen Bedarf an Gesamtleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro,
 - i) mehr als 3 000 Euro,
 - j) mehr als 4 000 Euro und
 - k) mehr als 5 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

25. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern, die Kosten der Unterkunft von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,
 - g) mehr als 1 650 Euro,
 - h) mehr als 2 000 Euro,
 - i) mehr als 3 000 Euro und
 - j) mehr als 4 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

26. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit fünf oder mehr Kindern, die einen Bedarf an Gesamtleistung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 400 Euro,

- g) mehr als 1 650 Euro,
- h) mehr als 2 000 Euro,
- i) mehr als 3 000 Euro,
- j) mehr als 4 000 Euro und
- k) mehr als 5 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

27. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften mit fünf oder mehr Kindern, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 400 Euro,
- g) mehr als 1 650 Euro,
- h) mehr als 2 000 Euro,
- i) mehr als 3 000 Euro und
- j) mehr als 4 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

28. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften ohne Kinder, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro und
- i) mehr als 4 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

29. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften ohne Kinder, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,

- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro und
- h) mehr als 3 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

30. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind, die einen Bedarf an Gesamtregel-leistung von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro und
- i) mehr als 4 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

31. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit einem Kind, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro und
- h) mehr als 3 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

32. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern, die einen Bedarf an Gesamtregelleistung von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,

- h) mehr als 3 000 Euro,
- i) mehr als 4 000 Euro und
- j) mehr als 5 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

33. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit zwei Kindern, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro,
- i) mehr als 4 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

34. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern, die einen Bedarf an Gesamtregeleistung von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro,
- i) mehr als 4 000 Euro,
- j) mehr als 5 000 Euro und
- k) mehr als 6 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

35. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit drei Kindern, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,

- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro,
- i) mehr als 4 000 Euro und
- j) mehr als 5 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

36. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern, die einen Bedarf an Gesamtleistung von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- k) mehr als 1 200 Euro,
- j) mehr als 1 500 Euro,
- k) mehr als 2 000 Euro,
- l) mehr als 3 000 Euro,
- m) mehr als 4 000 Euro,
- n) mehr als 5 000 Euro,
- o) mehr als 6 000 Euro und
- p) mehr als 7 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

37. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit vier Kindern, die Kosten der Unterkunft von

- a) unter 500 Euro,
- b) unter 750 Euro,
- c) unter 1 000 Euro,
- d) mehr als 1 000 Euro,
- e) mehr als 1 200 Euro,
- f) mehr als 1 500 Euro,
- g) mehr als 2 000 Euro,
- h) mehr als 3 000 Euro,
- i) mehr als 4 000 Euro,
- j) mehr als 5 000 Euro und mehr
- k) mehr als 6 000 Euro

pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?

38. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit fünf oder mehr Kindern, die einen Bedarf an Gesamtregelung von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 500 Euro,
 - g) mehr als 2 000 Euro,
 - h) mehr als 3 000 Euro,
 - i) mehr als 4 000 Euro,
 - j) mehr als 5 000 Euro,
 - k) mehr als 6 000 Euro,
 - l) mehr als 7 000 Euro und
 - m) mehr als 8 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
39. Wie hoch sind aktuell im SGB II die Anzahl sowie der Anteil der Partner-Bedarfsgemeinschaften mit fünf oder mehr Kindern, die Kosten der Unterkunft von
- a) unter 500 Euro,
 - b) unter 750 Euro,
 - c) unter 1 000 Euro,
 - d) mehr als 1 000 Euro,
 - e) mehr als 1 200 Euro,
 - f) mehr als 1 500 Euro,
 - g) mehr als 2 000 Euro,
 - h) mehr als 3 000 Euro,
 - i) mehr als 4 000 Euro,
 - j) mehr als 5 000 Euro,
 - k) mehr als 6 000 Euro und
 - l) mehr als 7 000 Euro
- pro Monat aufweisen (bitte nach Bund, Bundesländern sowie West- und Ostdeutschland getrennt ausweisen)?
40. Wie hat sich von 2015 bis heute die Armutsgefährdungsquote von alleinstehenden Personen ohne Kinder in Deutschland, von alleinstehenden Personen mit einem Kind, von alleinstehenden Personen mit zwei Kindern, von alleinstehenden Personen mit drei Kindern, von alleinstehenden Personen mit vier Kindern, von alleinstehenden Personen mit fünf und mehr Kindern sowie von Partnerhaushalten ohne Kind, Partnerhaushalten mit einem Kind, Partnerhaushalten mit zwei Kindern, Partnerhaushalten mit drei Kindern, Partnerhaushalten mit vier Kindern und von Partnerhaushal-

ten mit fünf und mehr Kindern entwickelt (bitte jährlich und jeweils differenziert nach Nationalität: Deutsche, Ausländer, Top-8-Asylherkunftsländer und Ukraine, ausweisen)?

41. Welches monatliche Bruttoeinkommen und welcher Bruttostundenlohn sind bei einer Arbeitszeit von 38,2 Stunden pro Woche aktuell erforderlich, um 60 Prozent des Nettoäquivalenzeinkommens zu erreichen?
42. Wie hat sich in den Jahren 2015 bis heute im SGB II die Zahl der sogenannten Aufstocker (erwerbstätige Leistungsberechtigte) jeweils entwickelt, und welcher Anteil entfällt davon auf Single-Bedarfsgemeinschaften, Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften, Partner-Bedarfsgemeinschaften (ohne Kinder) sowie Partner-Bedarfsgemeinschaften (mit Kindern)?
43. Wie hat sich in den Jahren 2015 bis heute die Zahl der Leistungsberechtigten im Dritten Buch Sozialgesetzbuch (SGB III) (Arbeitslosengeld I) jeweils entwickelt, die gleichzeitig Anspruch auf Leistungen nach dem SGB II (Arbeitslosengeld II) hatten, und welcher Anteil entfiel davon auf Single-Bedarfsgemeinschaften, Alleinerziehenden-Bedarfsgemeinschaften, Partner-Bedarfsgemeinschaften (ohne Kinder) sowie Partner-Bedarfsgemeinschaften (mit Kindern)?

Berlin, den 8. April 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Umsetzung der Kabotage- und Entsenderichtlinien und die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen gewerblichen Straßengüterverkehrs

Eine Studie aus dem Jahr 2023 kommt zu dem Schluss, dass allein im Jahr 2022 der deutschen Wirtschaft durch den Mangel an Fahrpersonal zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 10 Mrd. Euro entstanden sind (trans.info/de/studie-zeit-konkrete-zahlen-und-tatsaechlichen-fahrermangel-324089).

Laut Pressemitteilung des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) vom 16. Februar 2024 liegt dabei der Anteil gebietsfremder Fahrzeuge bei 50,5 Prozent. Im Jahr 2023 „sind somit erstmalig die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge größer als die der gebietsansässigen Fahrzeuge“ (www.balm.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2024/2024_02_16_PM_04-24_Mautverkehr_KOMPAKT_Jahresausgabe_2023.html).

Die Einhaltung des Mindestlohns wird dabei durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) des Zolls überprüft (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Zoll/Gerechtigkeit-faire-Arbeit/fks-im-einsatz-fuer-mindestlohn.html).

Um illegale Kabotage einzudämmen, hat das BALM seit Oktober 2021 das Recht, in begründeten Verdachtsfällen Zugriff auf Mautdaten zu nehmen. Im Jahr 2022 belief sich das Bußgeldvolumen bei rund 2 200 Bußgeldfestsetzungen auf 3,8 Mio. Euro (www.eurotransport.de/artikel/illegale-kabotage-eindaeimmen-so-oft-hat-das-balm-mautdaten-genutzt-11222326.html).

Intelligente Tachographen können dabei Grenzübertritte erfassen, mit denen Behörden die Kabotage besser kontrollieren können (www.eurotransport.de/artikel/kabotage-im-blick-tachograph-erfasst-grenzuebertritte-continental-vdo-mobilitaetspakt-transport-11164635.html).

Weiterhin hat mit dem Mobilitätspaket I seit Februar 2022 „der Unternehmer die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so zu organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen Deutschlands zu einer der Betriebsstätten des Unternehmens in Deutschland zurückkehren“ (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspakt-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Fahrleistungsanteil von gebietsfremden Straßengüterverkehrsunternehmen in Deutschland in den letzten zehn Jahren verändert?
2. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung von Mindestlöhnen und der Bestimmungen des Arbeitnehmerentendegesetzes wurden in den letzten fünf Jahren durchgeführt (bitte nach Jahren aufführen und bei den Kontrollen zur Einhaltung des Mindestlohns bitte getrennt für Kontrollen insgesamt und Kontrollen in der Logistikbranche ausführen)?
3. Wie viele Verstöße gegen das Arbeitnehmerentendegesetz wurden dabei festgestellt (vgl. Frage 2, bitte nach Branche und Verstößen differenzieren)?
4. Wie viele Kontrollen zur Einhaltung der Kabotageverordnungen wurden nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren durchgeführt?
5. Wie viele Beanstandungen zu Kabotageverstößen wurden dabei (vgl. Frage 4) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren festgestellt?
6. In welcher Höhe wurden dabei (vgl. Frage 5) nach Kenntnis der Bundesregierung Bußgelder verhängt?
7. In wie vielen Fällen hat das BALM die Zugriffsmöglichkeit auf Mautdaten zur Verfolgung von illegaler Kabotage genutzt (bitte getrennt nach Jahren auflisten)?
8. Wie viele Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen konnten seit 2021 durch das BALM aufgrund des Zugriffs auf Mautdaten aufgedeckt werden (bitte getrennt nach Jahren auflisten und das Gesamtvolumen der Bußgeldfestsetzungen angeben)?
9. Werden die Daten des Tachographen beim Grenzübertritt zur Verfolgung von illegaler Kabotage genutzt, wenn ja, seit wann, und wie oft, und wenn bisher kein Zurückgreifen auf die Daten erfolgt sein sollte, warum nicht?
10. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die seit 2. Februar 2022 geltenden EU-Entsenderichtlinien (ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=471&langId=de), insbesondere im Zusammenhang mit den Sozial- und Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer, umzusetzen und zu kontrollieren?
11. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung seit 2021, um bei Kabotagetransporten in Deutschland die Einhaltung des Mindestlohns durch gebietsfremde Lkw-Fahrer zu kontrollieren und Schlupflöcher für Sozialdumping zu schließen?
12. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die im Mobilitätspaket I beschlossene regelmäßige Rückkehrpflicht der eingesetzten Fahrzeuge zum Ort der Niederlassung zu kontrollieren und durchzusetzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
13. Was unternimmt die Bundesregierung, um gegen Briefkastenfirmen mit „ausgeflaggten“ Fuhrparkflotten in osteuropäischen Beitrittsländern vorzugehen, die die einschlägigen Kabotageverordnungen unterlaufen?

14. Plant die Bundesregierung, gesetzliche Anpassungen vorzunehmen, um dem BALM kurzfristig Zugriff auf die Mautdaten zu gestatten, um Verstößen gegen die deutsche Marktordnung, insbesondere das Kabotageverbot, zeitnah und konsequent zu prüfen und nachgehen zu können, und wenn nein, warum nicht?
15. Inwieweit hält es die Bundesregierung für angebracht, die Daten der elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen (s. Verordnung EG Nummer 1071/2009, Artikel 16) mit den Aufzeichnungen der Berufskraftfahrer über die Anwendung der sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften zu konsolidieren, um damit die grenzüberschreitende Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu verbessern und Missbrauch und Betrug entgegenzuwirken?
16. Könnte nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuhilfenahme der Daten aus dem intelligenten Fahrtenschreiber dabei helfen, eine Kontrolle der regelmäßigen Rückkehrpflicht künftig auch auf dem Wege von Straßenkontrollen durchzuführen, und wenn ja, inwieweit, und inwieweit gibt es dazu ggf. Planungen seitens der Bundesregierung?
17. Plant die Bundesregierung, gesetzliche Anpassungen vorzunehmen, um den Kontrollbehörden im Rahmen einer Fernauslese kurzfristigen Zugriff auf die Daten des intelligenten Fahrtenschreibers zu gestatten, um Anforderungen zu Kabotage und Entsenderichtlinien für Arbeitnehmer im Transportgewerbe besser und flächendeckender zu kontrollieren, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 10. April 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karsten Hilse, Marc Bernhard, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, Carolin Bachmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Mike Moncsek, Martin Hess, Steffen Janich und der Fraktion der AfD

Windindustrie und Schiffsverkehr – die Havarie von Baltimore

In der Deutschen Bucht werden jährlich ca. 120 000 Schiffsbewegungen registriert (www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/Kueste/Nordsee.html). Die Nordsee und insbesondere auch die Deutsche Bucht gehören damit zu den am meisten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Einedenk des Unglücks im Gebiet des US-amerikanischen Hafens Baltimore am 26. März 2024, bei dem die dortige Francis Scott Key Bridge durch ein havariertes Schiff zerstört wurde (www.tagesschau.de/ausland/amerika/bruecke-baltimore-einsturz-hergang-untersuchung-100.html), ergeben sich in den Augen der Fragesteller mit Blick auf die Situation in der Deutschen Bucht Fragen nach der Sicherheit der dort errichteten Offshore-Windindustrieanlagen.

Ein Stromausfall und damit ein Ausfall aller Steuerungs-, Navigations- und Antriebssysteme ließ das 300 Meter lange Schiff in Baltimore manövrierunfähig, also unkontrolliert treiben und mit der Brücke kollidieren, die in der Folge fast auf der ganzen Länge einstürzte (www.ksta.de/panorama/neue-erkenntnisse-nach-unglueck-in-baltimore-erste-theorie-zu-stromausfall-der-dali-vor-verheerender-brueckenkollision-765660). Es gehört für die Fragesteller nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, was ähnliche Vorfälle bei einem der vielen Schiffe, die in der Nordsee fahren, noch dazu unter ungünstigen Wetterbedingungen, zum Beispiel bei nord-westlichen Stürmen oder Sturm böen, wie sie für die Nordsee typisch sind, passieren könnte.

Allein im Bereich des deutschen Hoheitsgebietes und der deutschen Wirtschaftszone gibt es rund 1 470 Offshore-Windindustrieanlagen (Stand 2019) und ein Mehrfaches davon in den anderen Nordsee-Anrainerstaaten (www.bfn.de/offshore-windkraft, www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/offshore_node.html) – und es sollen noch viel mehr werden. Das deutsche Wind-Energie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) von 2017 soll deren Installation und Anbindung auch unter Berücksichtigung der Sicherheit regeln (www.gesetze-im-internet.de/windseeg/BJNR231000016.html). Doch ein Autor (www.tichyseinblick.de/daili-es-essentials/baltimore-hafen-kritische-infrastruktur/) meinte: „Man stelle sich vor, einer der Ozeanriesen bekommt auf den engen Schifffahrtswegen durch die Nordsee Maschinenprobleme und driftet steuerlos in die dicht an dicht stehenden Anlagen der Windindustrie in der Nordsee. Eine Gefahr, die früher beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gesehen wurde. Dennoch stehen Windparks mittlerweile beängstigend dicht auf der Nordsee.“

Zwar nutzen die großen Schiffe die TSS German Bight Western Approach und TSS Terschelling German Bight, dennoch beträgt die Sicherheitszone zwischen der Schifffahrt und den Windkraftanlagen nur 500 Meter (www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Offshore-Windparks/Offshore-Windparks-node.html). 500 Meter Sicherheitszone sind völlig unzureichend, wenn man den Bremsweg eines großen Schiffes betrachtet. Der Bremsweg eines Schiffes darf 15 Schiffslängen betragen. Bei sehr großen Schiffen darf der Bremsweg laut International Maritime Organization (IMO) sogar bis zu 20 Schiffslängen betragen (www.schiffe-kaufen.de/?blog=bremsweg-von-schiffen-beim-notstopmanover-anhaltestrecke). Bei einem Notstopmanöver eines 400 Meter langen Schiffes könnte der Bremsweg im Durchschnitt bis zu 6 Kilometern sein und ca. 30 Minuten andauern. Dass Kollisionen zwischen Schiffen und Offshore-Windkraftanlagen sich ereignen, belegt das Beispiel der „Petra L“ (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Schiff-fahrt-gegen-Offshore-Windrad-Kollision-offiziell-bestaetigt,schiff1390.htm).

Der Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht ähnelt der Autobahn (A)3 bei Köln im Feierabendverkehr. Deutschland muss nach Auffassung der Fragesteller die Initiative der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen ernst nehmen (www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2023/01/eu-richtlinien-kritis.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, wie bereits vorhandene Offshore-Windindustrieanlagen gesichert werden müssen, damit keine Gefahren für Mensch und Material entstehen?
 - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?
2. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, die von den Schiffsbesatzungen befolgt werden müssen, wenn sie in deutsches Hoheitsgebiet bzw. die deutsche Wirtschaftszone einfahren wollen?
 - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?
3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschriften, mit denen die Richtlinien der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen für die Offshore-Windindustriearale und deren Anbindung umgesetzt werden?
 - a) Wenn ja, welche Vorschriften sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Vorschriften erstellt werden?
4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Berechnungen zur Risikoanalyse, inwieweit durch die Standorte und die Zahl der Offshore-Windindustrieanlagen und die Führung und Frequenz des Schiffsverkehrs – auch unter Beachtung des Vorfalls mit dem Frachter „Dali“ – Risikoschwellwerte überschritten werden könnten, insbesondere wenn man ins Kalkül zieht, dass der Frachter „Dali“ ja nur einen Stromausfall hatte, also ohne Einwirkung Dritter manövrierunfähig wurde, wenn ja, wo sind diese Risikoanalysen veröffentlicht, und wenn nein, sollen solche Risikoanalysen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?

5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen und Berechnungen zur Risikoanalyse, wie die intendierte Zahl von Offshore-Windindustrieanlagen bis 2030 auf 30 GW Leistung, bis 2035 auf 40 GW Leistung und bis 2045 auf 70 GW Leistung ausgeweitet werden sollen (Windenergie-auf-See-Gesetz), ohne die Risiken eines fatalen Unfalles zu erhöhen?
 - a) Wenn ja, welche konkreten Planungen und Berechnungen sind das?
 - b) Wenn nein, sollen solche Planungen und Berechnungen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?
6. Stehen dem Havariekommando bei einer möglichen Kollision eines großen Schiffes mit einer Offshore-Windkraftanlage genügend Bergungsschlepper zur Verfügung, und sind deren Mannschaften trainiert, um auch bei Windstärken ab 6 Beaufort (Bft) und aufwärts solche Schiffe (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) sicher bergen zu können?
7. Sind die Mannschaften der Havariekommandos hinsichtlich der Kommunikation in englischer Sprache hinreichend geschult, um sicher mit Kapitänen oder Nautikern aus nicht englischsprachigen Ländern, zum Beispiel China, Bergungsmaßnahmen abzusprechen (siehe Zwischenbericht 408/17 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen [BSU] „Schwerer Seeunfall des Bulkcarriers MS „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 ca. 1,6 Seemeilen nördlich vor der Nordseeinsel Langeoog“, www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2018/Untersuchungszwischenbericht_408_17.pdf?__blob=publicationFile&v=5)?

Berlin, den 2. Mai 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Objekte der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Rheinland-Pfalz

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) ist Eigentümerin zahlreicher Objekte bzw. Immobilien in Rheinland-Pfalz. Nach Medienberichten stehen allein in Koblenz über 300 im Eigentum der BImA befindliche Wohnungen leer und sind mithin dem örtlichen Wohnungsmarkt entzogen (vgl. www.rhein-zeitung.de/region/aus-den-lokalredaktionen/koblenz-und-region_artikel,-mehr-als-300-leer-stehende-bundeswohnungen-in-koblenz-stadtrat-uebt-scharfe-kritik-_arid,2646052.html). Auf einer Bürgerversammlung in der Rhein-Mosel-Halle in Koblenz am 3. April 2024 sagte die Bürgermeisterin der Stadt Koblenz, Ulrike Mohrs, nach Medienberichten, dass die BImA der Stadt Koblenz etwa eine Immobilie in den Kaiserin-Augusta-Anlagen überlasse, um diese der Nutzung als aus Sicht der Fragesteller sogenannte Flüchtlingsunterkunft zu widmen (vgl. www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/infoabend-fluechtlingsunterkunft-koblenz-sued-rheinanlagen-100.html). Nach Angaben der Bürgermeisterin bzw. der Koblenzer Stadtverwaltung habe die BImA für diese Anlage eine Zweckbindung als Bedingung vorausgesetzt: Demnach habe die BImA es untersagt, die Anlage anderen Zwecken zuzuführen als der Unterbringung aus Sicht der Fragesteller sogenannter Flüchtlinge (vgl. www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/neue-fluechtlingsunterkunft-in-koblenz-rheinanlagen-100.html). Der Vorgang bzw. allgemein die Frage der Unterbringung aus Sicht der Fragesteller sogenannter Flüchtlinge in staatseigenen Liegenschaften waren ferner bereits mehrfach Debattengegenstand im Stadtrat der Stadt Koblenz; dies nicht zuletzt auch deswegen, weil dort noch weitere staats- bzw. stadteigene Immobilien (etwa das ehemalige Grandhotel „Koblenzer Hof“ und ein Flügel des Kurfürstlichen Schlosses in Koblenz) leer stehen und eine anderweitige Nutzung bislang nicht avisiert wird (vgl. Anfrage AfD-Stadtratsfraktion Koblenz, Drucksache AF/0038/2023).

Nach Auskunft der Bundesregierung gab es zum Zeitpunkt 23. Mai 2023 in Rheinland-Pfalz 20 Liegenschaften der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die gegenwärtig für Bundesaufgaben nicht benötigt werden und daher auf Grundlage des Haushaltsvermerks Nummer 3.6 zu Kapitel 6004 Titel 121 01 zur Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbegehrenden mietzinsfrei überlassen sind. Diese umfassten nach Angaben der Bundesregierung eine Aufnahmekapazität von gerundet 4 460 Personen (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/7368).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Objekte bzw. Immobilien in Rheinland-Pfalz befinden sich im Eigentum der BImA (bitte nach Kommunen bzw. Kreisen aufschlüsseln)?
2. In welchem baulichen und nutzungsfähigen Zustand befinden sich diese jeweils (bitte nach Parametern wie beispielsweise „steht leer und renovierungsbedürftig“, „steht leer und bezugs- und marktfähig“, „steht leer, Nutzung bzw. Verkauf bereits in unmittelbarer konkreter Planung“ aufschlüsseln)?
 - a) Sofern die Bundesregierung andere diesbezügliche Parameter verwendet, wie verteilen sich die entsprechenden Objekte nach diesen Parametern?
 - b) Welche Arbeitsdefinition verwendet die Bundesregierung für die genannten Parameter im Einzelnen (bitte ausführen)?
3. Wird nach derzeitigem Vorhaben der Bundesregierung anlässlich der Renovierung der Immobilie „Kurfürstliches Schloss“ in Koblenz auch deren „Nördlicher Seitenflügel“ Teil des Sanierungskonzeptes sein (vgl. <https://bundesbau.de/projekte/revitalisierung-des-kurfuerstlichen-schlusses-koblenz-vergangenheit-und-zukunft/>)?
 - a) Wie lange steht diese Immobilie bzw. der Nordflügel bereits leer?
 - b) Wie stellt sich der aktuelle bauliche Zustand des Nordflügels genau dar (bitte ausführen)?
 - c) Gibt es, sofern der Nordflügel nicht Teil des Sanierungskonzeptes ist, seitens der Bundesregierung Gründe dafür, von einer Renovierung dieses Objektes auch in den nächsten fünf Jahren weiter abzusehen (bitte ausführen und begründen)?
4. Hat die Stadt Koblenz zwecks Nutzung oder Ankauf der in Frage 3 genannten Immobilie mit der Bundesregierung respektive der BImA Kontakt aufgenommen, und wenn ja, wann erfolgte diese Kontaktaufnahme, und zu welchem Ergebnis führten diese allfälligen Sondierungen?
5. Wie stellt sich der Sachstand einer Renovierung der Liegenschaft „Koblenzer Hof“ dar (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Ist der „Koblenzer Hof“ nach Ansicht der Bundesregierung baufällig?
 - b) Existieren seitens der Bundesregierung (ggf. in Kooperation mit privaten Investoren) Planungen, den „Koblenzer Hof“ binnen der nächsten fünf Jahre so zu renovieren, dass zumindest dessen repräsentativen Räume genutzt werden können (bitte jeweils ausführen und begründen)?
6. Sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller angeführten Medienberichte zutreffend, nach denen die BImA die Immobilie der Koblenzer Rheinanlagen bzw. die Koblenzer Kaiserin-Augusta-Anlage der Stadtverwaltung ausschließlich für den Zweck der Unterbringung von Ausländern im Zusammenhang mit dem Asylwesen zur Verfügung gestellt oder überlassen hat (bitte ausführen und begründen, sofern zutreffend)?

7. Ist es seitens der Bundesregierung bereits angedacht oder allgemein denkbar, dass Immobilien der BImA in Rheinland-Pfalz und insbesondere in Ballungsgebieten (z. B. Mainz, Koblenz, Trier usw.) den örtlichen Städten bzw. Kommunen zum Kauf angeboten oder auf anderem Wege dem Wohnungsmarkt zur Verfügung gestellt werden (bitte ausführen und begründen)?

Berlin, den 21. Mai 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mögliche Förderung der Ponywurst Productions durch die Bundesregierung

Im April 2024 wurde auf dem YouTube-Kanal der Firma Ponywurst Productions GmbH & Co KG das Video „Oma, was war nochmal dieses Deutschland?“ veröffentlicht. Darin wird ein fiktives Szenario entwickelt, in dem nach dem Verständnis der Fragesteller die deutsche Mehrheitsbevölkerung ohne Migrationshintergrund in einen kausalen Zusammenhang mit dem Verfall Deutschlands in ein Gebiet einer „anhaltenden humanitären Katastrophe“ gebracht wird (www.youtube.com/watch?v=1TCAbixhyj4). Nach Aussage der Produzenten wäre das Video ohne die vielen Co-Produzenten nicht möglich gewesen (twitter.com/loff_o/status/1778563059700715622).

Die Frage, ob die Bundesregierung die Firma Ponywurst Productions und die Unterstützer bzw. Co-Produzenten des Videos unterstützt habe, beantwortete diese nur eingeschränkt: Die Antwort umfasse nur solche Angaben, die im zur Verfügung stehenden Beantwortungszeitraum ermittelt werden konnten (Schriftliche Frage 2 der Abgeordneten Carolin Bachmann vom 24. April 2024 auf Bundestagsdrucksache 20/11250). Die Fragesteller haben daher weiter ein bestehendes Informationsbedürfnis und möchten der Bundesregierung Gelegenheit geben, folgende Fragen ausführlich und so detailliert wie möglich zu beantworten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Unterstützte bzw. unterstützt die Bundesregierung in einer anderen als in finanzieller Hinsicht das Unternehmen Ponywurst Productions GmbH & Co KG, und wenn ja, inwiefern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte ausführlich darlegen und begründen)?
2. Unterstützte bzw. unterstützt die Bundesregierung in finanzieller Hinsicht die vielfältigen Unterstützer bzw. Co-Produzenten des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Videos des Unternehmens Ponywurst Productions GmbH & Co KG, und wenn ja, inwiefern (bitte entsprechend die Antwort auf die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Einzelfrage ergänzen; bitte nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Förderungshöhe, Fremdmittelanteil, Förderungsumfang, Finanzierungsart, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?

3. War die Bundesregierung an Projekten Dritter beteiligt, an denen auch die Unterstützer bzw. Co-Produzenten des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Videos beteiligt waren, und wenn ja, welche waren das (bitte nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Förderungshöhe, Fremdmittelanteil, Förderungsumfang, Finanzierungsart, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?
4. Unterstützte bzw. unterstützt die Bundesregierung in einer anderen als in finanzieller Hinsicht die vielfältigen Unterstützer bzw. Co-Produzenten des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Videos des Unternehmens Ponywurst Productions GmbH & Co KG, und wenn ja, inwiefern (bitte ausführlich darlegen und begründen)?
5. Ist die Bundesregierung an den vielfältigen Unterstützern bzw. Co-Produzenten des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Videos des Unternehmens Ponywurst Productions GmbH & Co KG beteiligt, und wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
6. Macht sich die Bundesregierung den Grundtenor des in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Videos zu eigen, wonach nach dem Verständnis der Fragesteller die deutsche Mehrheitsbevölkerung ohne Migrationshintergrund in kausalem Zusammenhang mit dem Verfall Deutschlands in ein Gebiet einer „anhaltenden humanitären Katastrophe“ gebracht wird, und wenn nein, welche Konsequenzen zieht sie daraus hinsichtlich ihrer etwaigen Unterstützung der Firma Ponywurst Productions GmbH & Co KG und der Unterstützer bzw. Co-Produzenten des Videos (bitte begründen)?

Berlin, den 5. Juni 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen

Auf mehreren Streckenabschnitten des deutschen Schienennetzes im Bundesland Thüringen werden ab dem 1. Juli 2024 aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit dieser Streckenabschnitte für schwere Güterzüge keine Ausnahmegenehmigungen mehr durch die Deutsche Bahn (DB) InfraGO AG erteilt. Es sei zu erwarten, dass die zu transportierenden Güter nach dem 1. Juli 2024 statt mit der Bahn nun mit Lkws durch Thüringen transportiert werden, wobei ein einzelner Transport mit einem Zug dem Transport mit 90 Lkws gleichzusetzen sei (www.thueringer-allgemeine.de/wirtschaft/article406488261/tausende-zusaetzliche-lkw-auf-thueringer-strassen-befuehrtet.html). Die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen schätzen, dass ca. 4 000 Lkws monatlich mehr fahren werden (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welcher rechtlichen Grundlage sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Ausnahmegenehmigungen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher erteilt worden?
2. Seit welchem Jahr erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Schienenstrecken?
3. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Auslösekriterium, das überhaupt eine Prüfung mit dann folgender Erteilung oder Nichterteilung einer Ausnahmegenehmigung nach sich zieht?
4. In welchen zeitlichen Abständen erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Erteilung der Ausnahmegenehmigung, und erfolgt diese zeitlich gebündelt oder zeitlich getrennt für die jeweiligen Schienenstrecken?
5. Welche Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung konkret von den nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen für den schweren Güterverkehr auf Schienenstrecken in Thüringen betroffen?
6. In welchen Bundesländern werden nach Kenntnis der Bundesregierung für welche Strecken ebenfalls Prüfungen der Schienenstrecken durchgeführt, die dann ggf. eine Nichterteilung einer Ausnahmegenehmigung nach sich ziehen?

7. Gibt es Bundesländer, in denen nach Kenntnis der Bundesregierung ebenfalls die Nichterteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die DB InfraGO AG zu erwarten bzw. zu befürchten ist oder schon jetzt Praxis ist, und wenn ja, um welche Bundesländer und welche Strecken handelt es sich?
8. Welche auf den betreffenden Schienenstrecken verkehrenden Schienengüterverkehrsunternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Nichterteilung der Ausnahmegenehmigung betroffen (bitte nach Namen der Unternehmen und nach Strecken aufschlüsseln)?
9. Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung von den aktuellen nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen betroffen (bitte nach Wochen aufschlüsseln)?
10. Wird es nach Kenntnis der Bundesregierung womöglich zu Umleitungsfahrten durch die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen kommen, und wenn ja, würden diese Umleitungsfahrten als Gelegenheitsverkehr erfasst werden?
11. Welche wirtschaftlichen Folgen werden die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung zu tragen haben?
12. Welche finanziellen Schäden werden die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung zu tragen haben?
13. Welche Auswirkungen können die nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die in den nächsten Monaten und Jahren anstehenden Hauptkorridorsanierungen haben, insbesondere im Hinblick auf möglicherweise von den Schienengüterverkehrsunternehmen beantragte und durchgeführte Umleitungen der schweren Güterzüge?
14. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Sanierungsarbeiten an den betreffenden Streckenabschnitten des Schienennetzes in Thüringen andauern, bis schwere Güterzüge wieder auf ihnen fahren können?
15. Welche Ortschaften bzw. Gemeinden bzw. welche Straßenabschnitte in Thüringen werden nach Kenntnis der Bundesregierung die zusätzlich anfallenden Lkw-Verkehre aufnehmen müssen?
16. Welche langfristigen Folgen für die Qualität des Zustands der Straßen in Thüringen, die die nun anfallenden Lkw-Verkehre aufnehmen müssen, wird es nach Kenntnis der Bundesregierung geben?
17. Welche Folgen werden die zusätzlichen Lkw-Verkehre in Thüringen für die Anwohner in den betreffenden Ortschaften haben?
18. Wie lässt sich der aktuelle Zustand von Teilen des deutschen Schienennetzes, der in Thüringen letztlich zur Nichterteilung einer Ausnahmegenehmigung für schwere Güterzüge führte, mit der langfristigen Strategie der Bundesregierung vereinbaren, die Schiene zu stärken, unter anderem durch die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene?

Berlin, den 20. Juni 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Wohnraumeffizienz und Wohnraumsuffizienz, Suffizienz im Gebäudebereich

Das Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache definiert den Begriff Suffizienz als Hinlänglichkeit oder Genügsamkeit (www.dwds.de/wb/Suffizienz; Zugriff am 20. Juni 2024). Die Bundesregierung und hier federführend das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) publiziert verschiedentlich Sachverhalte zur Wohnraumeffizienz wie Wohnraumsuffizienz beziehungsweise Gebäudesuffizienz und überträgt damit nach Ansicht der Fragesteller ein Genügsamkeitsdenken auf Raum- und Stadtentwicklungs- beziehungsweise Wohnungsbaupolitik (vgl. Fragebereich).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lautet der Sachstand zum Beginn und zu der Ausgestaltung des Förderkonzeptes „Jung kauft alt“ (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/topthemen/Webs/BMWSB/DE/foerderprogramme-bmwsb/foerderprogramme-bmwsb-artikel.html;jsessionid=F3C9A78666EB7B8EC0398A5FB6C5759B.1ive881#doc21167710bodyText7; Zugriff am 20. Juni 2024)?
2. Spielt die Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland in der Programmatik eine Rolle, die der Entwicklung des Förderkonzeptes „Jung kauft alt“ zugrunde liegt (vgl. Frage 1), und wenn ja, welche?
3. Spielt die Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland im Beantragungsverfahren des Förderkonzeptes „Jung kauft alt“ eine Rolle, und wenn ja, in welcher Weise?
4. Ist die Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland im Bewilligungsverfahren jeweiliger Anträge des Förderkonzeptes „Jung kauft alt“ ein Entscheidungskriterium, und wenn ja, welche Maßstäbe werden diesbezüglich angelegt?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die aktuelle durchschnittliche Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland, und wenn ja, von welchen Daten geht sie aus?
6. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Wohnflächeninanspruchnahmen bei Miet- im Unterschied zu Eigentumsobjekten in Deutschland, und wenn ja, von welchen Daten geht sie aus?
7. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die aktuellen durchschnittlichen Wohnflächeninanspruchnahmen der EU-Mitgliedsländer im Vergleich zu Deutschland, wenn ja, von welchen Daten geht sie aus, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus dem Vergleich?

8. Teilt die Bundesregierung die Auslassungen des Baukulturberichts 2022/2023 (Bundestagsdrucksache 20/4250), wonach sich ein Paradigmenwechsel vom Neu- zum Umbau im Bestand anbahnt (Kapitel „Neue Umbaukultur“), und wenn ja, erwartet sie diesbezüglich Konsequenzen in Bezug auf die künftige Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland?
9. Teilt die Bundesregierung die Auslassungen im Abschnitt „Suffizienz im Wohnen: Wohnflächenkonsum als Thema nachhaltiger Lebensstile adressieren“ der Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und dessen Kommission Nachhaltiges Bauen (KNBau; www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2023_uba_pos_wohnraumschaffung_bf_2auflage.pdf; Zugriff am 20. Juni 2024), wonach die Pro-Kopf-Wohnfläche auf 41 m² abzusenken wäre (S. 23), und wenn ja, mit welchen Maßnahmen gedenkt sie, dieses Ziel umzusetzen?
10. Teilt die Bundesregierung ferner die Auslassung (ebd.), wonach Suffizienzansätze intensiver verfolgt und als Handlungsfeld adressiert werden sollten, um „bewusstere Umzugsentscheidungen“ herbeizuführen (S. 23 f.), und wenn ja, mit welchen Maßnahmen gedenkt sie, diese Ziele umzusetzen?
11. Hat die Bundesregierung die Erforschung oder die Ausplanung von Politik- beziehungsweise Planungsinstrumenten, etwa in der Raumordnung, dem Baugesetzbuch, der Musterbauordnung, dem Gebäudeenergiegesetz oder weiterer, zur Unterstützung von Suffizienzansätzen im Wohn- und bzw. oder Gebäudebereich beauftragt (bitte ausführen), wenn ja, welche Rolle spielt die Wohnflächeninanspruchnahme in Deutschland dabei, und bezieht sie dies auch auf das jeweilige Lebensalter der Bewohner beziehungsweise Eigentümer?
12. Vertritt die Bundesregierung eine Position zur Wohnraumsuffizienz (bitte ausführen), wenn ja, in welcher Weise bezieht sie dies auf die Wohnflächeninanspruchnahmen entsprechender Bewohner in Deutschland, und bezieht sie dies auch auf das jeweilige Lebensalter der Bewohner beziehungsweise Eigentümer?
13. Vertritt die Bundesregierung eine Position zur Suffizienz im Gebäudebereich (wenn ja, bitte ausführen), wenn ja, in welcher Weise bezieht sie dies auf die Wohnflächeninanspruchnahmen in Deutschland, und bezieht sie dies auch auf das jeweilige Lebensalter der Bewohner beziehungsweise Eigentümer?
14. Welchen Sachstand hat die Umsetzung der Maßnahmen 1.15, 1.16, 1.17, 1.18 und 1.20 aus dem Papier „Bündnis bezahlbarer Wohnraum“, Unterthema IV „Umweltgerechtes Wohnumfeld und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Bestandsaktivierung“ (S. 21, www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/buendnis-wohnraum/20221012-buendnis-massnahmen.pdf; Zugriff am 20. Juni 2024)?

Berlin, den 28. Juni 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Barrierefreiheit im Wohnraum und altersgerechter Umbau

Die Bundesregierung plant verschiedene Maßnahmen, beziehungsweise stellt Mittel aus dem Bundeshaushalt dafür zur Verfügung, die Wohnsituation älterer Bürger in Deutschland und in diesem Zusammenhang die Barrierefreiheit zu erforschen und zu verbessern. Zum Beispiel gaben das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) und das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) diesbezüglich verschiedene Broschüren heraus, betreiben Modell- oder Pilotprojekte und verantworten weitere Informationen zum Themengebiet. Auffällig ist nach Ansicht der Fragesteller, dass Publikationen aus dem BMWSB nicht aktuell sind und bereits zwischen 2010 und 2017 entstanden sind (www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/wohnraumfoerderung/altersgerecht-wohnen/altersgerecht-wohnen-node.html, Zugriff am 20. Juni 2024).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ressorts der Bundesregierung befassen sich mit dem Thema Barrierefreiheit mit dem speziellen Blickpunkt auf die Bedürfnisse älterer Bürger?
2. Welches Ressort, für den Fall geteilter Zuständigkeiten, führt die Feder, und in welcher Weise findet ressortübergreifender Austausch zum Thema Barrierefreiheit mit dem speziellen Blickpunkt auf die Bedürfnisse älterer Bürger statt (bitte ausführen)?
3. Steht das federführende Ressort (vgl. Frage 2) im Austausch mit Interessenvertretern oder Verbänden, die einen speziellen Blickpunkt auf die Bedürfnisse älterer Bürger haben, wenn ja, zu welchen, und in welcher Weise und mit welchen Formaten sind diese eingebunden?
4. Betreibt das BMFSFJ aktuell Forschungsprojekte, Modell- oder Pilotprogramme beziehungsweise Fördermodelle und weiterführende Planungen im Kontext Barrierefreiheit mit dem speziellen Blickpunkt auf die Bedürfnisse älterer Bürger, und wenn ja, welche (www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/aeltere-menschen/zuhause-im-alter, Zugriff am 20. Juni 2024; bitte ausführen)?
5. Gab es im BMFSFJ Evaluationen zu eventuell bereits abgeschlossenen Programmen beziehungsweise Maßnahmen (siehe Frage 4; wenn ja, bitte deren Ergebnisse ausführen)?

6. Betreibt das BMWSB aktuell Forschungsprojekte, Modell- oder Pilotprogramme beziehungsweise Fördermodelle und weiterführende Planungen im Kontext Barrierefreiheit mit dem speziellen Blickpunkt auf die Bedürfnisse älterer Bürger, und wenn ja, welche (www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/wohnraumfoerderung/altersgerecht-wohnen/altersgerecht-wohnen-node.html, Zugriff am 20. Juni 2024; bitte ausführen)?
7. Wie lautet der Sachstand (Antragstellungen, Bewilligungen, Mittelabfluss) zum BMWSB-Förderkonzept „Altersgerecht Umbauen“ (www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWSB/kfw-altersgerecht-umbauen-barriere-455-b.html, Zugriff am 20. Juni 2024)?
8. Welche Rolle spielt der Wohnflächenverbrauch deutscher Bürger im BMWSB-Förderkonzept „Altersgerecht Umbauen“ (bitte ausführen)?
9. Wie lauteten die Sachstände der Maßnahmen 5.17, 5.18, 5.19, 5.20, 5.21, 5.22 und 5.23 aus dem BMWSB-Papier „Bündnis bezahlbarer Wohnraum“, Unterthema III „Förderung von bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum“ (S. 58 f., www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/buendnis-wohnraum/20221012-buendnis-massnahmen.pdf, Zugriff am 20. Juni 2024)?
10. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Bedarf an barrierefreien Wohnungen in Deutschland innerhalb der letzten zehn Jahre (wenn ja, bitte die Zahlen zur Verfügung stellen)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Anzahl fertiggestellter barrierefreier Wohnungen in Deutschland innerhalb der letzten zehn Jahre (wenn ja, bitte die Zahlen zur Verfügung stellen)?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Kostenunterschiede, die die Planung und Realisierung barrierefreier Wohnungen im Vergleich zu herkömmlichen Wohnungen nach sich ziehen (wenn ja, bitte die Zahlen zur Verfügung stellen)?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Planung und Realisierung barrierefreier Wohnungen zu fördern, wenn ja, in welchem Umfang, mit wie viel Haushaltsmitteleinsatz, über welchen Zeitraum, mit welchen Steuerungsinstrumenten, und mit welchem Ziel?

Berlin, den 5. Juli 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355)

Die Fragesteller beziehen sich in ihrer Nachfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355, in der es um nicht erteilte Ausnahmegenehmigungen für Schienengüterverkehrsunternehmen auf dem thüringischen Schienennetz geht. Die Nachfrage bezieht sich auf die folgenden, auf Bundestagsdrucksache 20/12355 in der Antwort zu Frage 5 genannten, Streckenabschnitte:

Strecke 6311 Abschnitt Eisenach–Grimmenthal–Themar,

Strecke 6708 Themar DB-Grenze–Themar,

Strecke 5240 Abschnitt Meiningen–Ritschenhausen,

Strecke 6694 Plaue–Ilmenau DB-Grenze,

Strecke 6302 Wolframshausen–Sondershausen–Wasserthaleben–Hohenebra–Greußen.

Die Fragesteller zielten mit ihrer in der o. g. Antwortdrucksache bearbeiteten Frage 8 nicht auf die Diskriminierungsfreiheit des Verfahrens, sondern auf die Namen der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab. Mit der entsprechenden Präzisierung stellen sie die Frage erneut.

Die Fragesteller fragen des Weiteren um Auskunft über mögliche Veränderungen in der Genehmigungspraxis und formulieren zu diesem Zweck weitere Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind von den aktuell nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf thüringischen Bahnstrecken, unter der Voraussetzung der diskriminierungsfreien Behandlung aller EVUs auf diesen Strecken, betroffen (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?
2. Hat sich für die Zeit ab dem 1. Juli 2024 oder ab einem früheren Zeitpunkt im Jahr 2024 etwas an der Genehmigungspraxis im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum geändert, wenn ja, ab welchem Stichtag wurden die Änderungen wirksam, und um welche Parameter, Prozesse oder Ähnliches handelt es sich dabei?

3. Hat es vor der aktuellen Nichterteilung der Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf dem thüringischen Schienennetz eine Veränderung der Qualität der betreffenden Streckenklassen gegeben, wenn ja, um welche Art von Veränderungen (z. B. Verschlechterung oder Ähnliches) handelt es sich, und welche Auswirkungen hatte dies auf die bzw. im Zusammenhang mit den Nutzungsbedingungen Netz 2024 (NBN 2024)?
4. Hat es Änderungen bei den antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gegeben, die, unter der Annahme einer gewissen Kontinuität und Vergleichbarkeit, auch wenn es sich vermutlich in erster Linie um Gelegenheitsverkehr auf den betreffenden Strecken in Thüringen handelt, sich auf die zwei Parameter Achslast und Meterlast beziehen, und wenn ja, um welche Änderungen handelt es sich, z. B. eine Erhöhung?
5. Wie viele Ausnahmegenehmigungen wurden für Fahrten mit Achslast- und/oder Meterlastüberschreitung für die betreffenden Strecken für die Zeit seit dem 1. Januar 2022 erteilt (bitte nach Strecken und Halbjahren differenzieren und das zweite Halbjahr 2024 bei den bislang erteilten Genehmigungen mitberücksichtigen)?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Personalbedarf bei Unternehmen der Deutschen Bahn AG

Mitarbeiter der Unternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) äußerten laut Presseberichten in internen Chats ihren Frust über die schlechten Zustände bei der DB AG, die nicht nur die Fahrgäste, sondern immer mehr auch das Personal belasten. Zu den bekannten Problemen im täglichen Betriebsablauf kommt nun noch der von der DB AG angekündigte Personalabbau von 30 000 Stellen, der nach Ankündigungen des Unternehmens vor allem im administrativen Bereich erfolgen soll, und zwar sukzessive in den nächsten Jahren in Form von nicht vollzogenen Nachbesetzungen (www.welt.de/wirtschaft/article252849408/Deutsche-Bahn-An-Peinlichkeit-nicht-zu-uebertreffen-Chats-zeigen-Frust-der-Mitarbeiter.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist bzw. war nach Kenntnis der Bundesregierung der gesamte Personalbedarf gemäß Stellenplanung bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG (bitte nach absoluten Zahlen aufschlüsseln) gemäß den Einschätzungen der DB AG im Jahr 2023 für
 - a) Lokführer,
 - b) Zugbegleiter,
 - c) Fahrdienstleiter,
 - d) Mitarbeiter in der Instandhaltung,
 - e) Beschäftigte für Bauprojekte, und
 - f) Beschäftigte im administrativen Bereich?
2. Wie hoch ist bzw. war nach Kenntnis der Bundesregierung der gesamte Personalbedarf gemäß Stellenplanung bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG (bitte nach absoluten Zahlen aufschlüsseln) gemäß den aktuellen Einschätzungen der DB AG für
 - a) Lokführer,
 - b) Zugbegleiter,
 - c) Fahrdienstleiter,
 - d) Mitarbeiter in der Instandhaltung,
 - e) Beschäftigte für Bauprojekte, und
 - f) Beschäftigte im administrativen Bereich?

3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Personalstand bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG bei folgenden Berufen bzw. Berufsfeldern:
 - a) Lokführer,
 - b) Zugbegleiter,
 - c) Fahrdienstleiter,
 - d) Mitarbeiter in Instandhaltung,
 - e) Beschäftigte für Bauprojekte,
 - f) Beschäftigte im administrativen Bereich(bitte nach absoluten Zahlen und in Prozent des in Frage 1 erfragten jeweiligen Personalbedarfs aufschlüsseln)?
4. Wie entwickelte sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2023 die Personalfuktuation bei den in Frage 1 genannten Berufen bzw. Berufsfeldern bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG
 - a) durch Stellenwechsel innerhalb des Unternehmens,
 - b) durch Verlassen des Unternehmens,
 - c) durch Eintritt in den Ruhestand,
 - d) durch Todesfälle,
 - e) durch sonstige Gründe (bitte nach Gründen aufschlüsseln)(bitte nach Berufen bzw. Berufsfeldern und dargestellt in absoluten Zahlen und in Prozent des in Frage 1 erfragten jeweiligen Personalbedarfs aufschlüsseln)?
5. Wie hoch ist die aktuelle Zahl der für die Jahre von 2024 bis 2026 beabsichtigten Einstellungen für die in Frage 1 genannten Berufe bzw. Berufsfelder bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG (bitte nach Berufen bzw. Berufsfeldern sowie Jahren und dargestellt in absoluten Zahlen und in Prozent des in Frage 1 erfragten jeweiligen Personalbedarfs aufschlüsseln)?
6. Welche Berufe finden sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Deutschland tätigen Eisenbahnunternehmen der DB AG unter dem Sammelbegriff der Berufe im administrativen Bereich?
7. Welche Möglichkeiten sieht die DB AG im Bereich des Zugbegleitpersonals zu Personaleinsparungen zu kommen, ohne die Servicequalität zu reduzieren?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Hessen

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8019 gab es in der Baubetriebsform BF 4 im Land Hessen im Jahr 2017 zwei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 4 in diesem Jahr mit 669 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,76 km (Bundestagsdrucksache 20/8019, Anlage 1).

Weiterhin gab es in der Baubetriebsform BF 1 im Land Hessen im Jahr 2021 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 1 mit 851 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,54 km (ebd., Anlage 1).

Auch gab es in der Baubetriebsform BF 4 im Land Hessen im Jahr 2021 zwei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in

der Baubetriebsform BF 4 in diesem Jahr mit 610 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,85 km (ebd., Anlage 1).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Hessen in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben (wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln)?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Hessen auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Hessen auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Hessen auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Hessen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Hessen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Hessen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Hessen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Hessen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welche Projekte handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 4 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2017?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?
 - d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 669 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,76 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den zwei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

11. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 1 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 851 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,54 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?
12. Um welchen Projekten handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 4 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?
 - d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 610 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,85 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den zwei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Bayern

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8047 gab es in der Baubetriebsform BF 1 im Land Bayern im Jahr 2019 genau eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 1 mit 558 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 1,8 km (Bundestagsdrucksache 20/8047, Anlage 1).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Bayern in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben (wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln)?

2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Bayern auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Bayern auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Bayern auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Bayern fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Bayern (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Bayern (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Bayern jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Bayern jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 1 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2019?
 - a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die Bauzeit von 558 Tagen bei einer Länge von 1,8 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland

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/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8024 gab es in der Baubetriebsform BF 3 im Land Rheinland-Pfalz und im Saarland (Niederlassung Rheinland+Westfalen) im Jahr 2021 drei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 3 in diesem Jahr mit 834 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 1,21 km (Bundestagsdrucksache 20/8024, Anlage 2, Tabelle Niederlassung: Rheinland+Westfalen).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben (wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln)?

2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Rheinland-Pfalz und im Saarland auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Rheinland-Pfalz und im Saarland auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Rheinland-Pfalz und im Saarland auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Rheinland-Pfalz und im Saarland fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Rheinland-Pfalz und im Saarland (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Rheinland-Pfalz und im Saarland (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Rheinland-Pfalz und im Saarland jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Rheinland-Pfalz und im Saarland jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als zwei Jahre gruppieren)?
10. Um welche Projekte handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 3 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?
 - d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 834 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 1,21 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den drei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Brandenburg und Berlin

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 (<https://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 (<https://www.bundestag.de/resource/blob/556536/c4225f329ec8b13e91171cfc84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf>).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (<https://www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/>).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8048 gab es in der Baubetriebsform BF 2 in den Ländern Brandenburg und Berlin im Jahr 2021 zwei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 in diesem Jahr mit 676 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 3,61 km (Bundestagsdrucksache 20/8048, Anlage 2).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Brandenburg und Berlin in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben (wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln)?

2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Brandenburg und Berlin auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Brandenburg und Berlin auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Brandenburg und Berlin auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Brandenburg und Berlin fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Brandenburg und Berlin (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Brandenburg und Berlin (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Brandenburg und Berlin jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Brandenburg und Berlin jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welche Projekte handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?
 - d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 676 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 3,61 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den zwei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Sachsen

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Sachsen in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?

4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Sachsen auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen auf Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Sachsen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Sachsen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Sachsen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Sachsen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Nordrhein-Westfalen

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/7931 gab es in der Baubetriebsform BF 3 im Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2021 drei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 3 in diesem Jahr mit 834 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 1,21 km (Bundestagsdrucksache 20/7931, Anlage 2, Tabelle Niederlassung: Rheinland+Westfalen).

Weiterhin gab es in der Baubetriebsform BF 1 im Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2012 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 1 mit 2 926 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,07 km (ebd., Anlage 1).

Auch gab es in der Baubetriebsform BF 1 im Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2014 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 1 in diesem Jahr mit 750 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,39 km (ebd., Anlage 1).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Nordrhein-Westfalen auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Nordrhein-Westfalen auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Nordrhein-Westfalen auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Nordrhein-Westfalen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Nordrhein-Westfalen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Nordrhein-Westfalen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Nordrhein-Westfalen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welche Projekte handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 3 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?

- d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 834 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 1,21 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den zwei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?
11. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Betriebsform BF 1 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2012?
- a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 2 926 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,07 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?
12. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Betriebsform BF 1 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2014?
- a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 750 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,39 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Baden-Württemberg

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Baden-Württemberg auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Baden-Württemberg auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?

4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Baden-Württemberg auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke wurden in den letzten zwei Jahren in Baden-Württemberg auf Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Baden-Württemberg (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Baden-Württemberg jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Baden-Württemberg jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Thüringen

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Thüringen in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Thüringen auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Thüringen auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?

4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Thüringen auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke wurden in den letzten zwei Jahren in Thüringen auf Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Thüringen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Thüringen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Thüringen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Thüringen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Schleswig-Holstein

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8020 gab es in der Baubetriebsform BF 4 im Land Schleswig-Holstein (Niederlassung West) im Jahr 2022 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 4 in diesem Jahr mit 1 074 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 2,20 km (Bundestagsdrucksache 20/8020, Anlage 2, Tabelle Niederlassung: West).

Auch gab es in der Baubetriebsform BF 2 im Land Schleswig-Holstein (Niederlassung Nord) im Jahr 2021 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 mit 789 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 3,20 km (ebd., Anlage 2, Tabelle Niederlassung: Nord).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Schleswig-Holstein auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Schleswig-Holstein auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Schleswig-Holstein auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Schleswig-Holstein fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Schleswig-Holstein (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Schleswig-Holstein jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Schleswig-Holstein jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 4 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2022?
 - a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 1 074 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 2,20 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

11. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 2 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
- a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 789 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 3,20 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Sachsen-Anhalt

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).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/7933 gab es in der Baubetriebsform BF 2 im Land Sachsen-Anhalt im Jahr 2022 drei Baustellen. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 in diesem Jahr mit 676 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 5,19 km (Bundestagsdrucksache 20/7933, Anlage 2, Tabelle Niederlassung: Ost).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?

2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen-Anhalt auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen-Anhalt auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Sachsen-Anhalt auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke wurden in den letzten zwei Jahren in Sachsen-Anhalt auf Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Sachsen-Anhalt (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Sachsen-Anhalt jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Sachsen-Anhalt jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welche Projekte handelt es sich konkret bei den Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2022?
 - a) In welchem Monat und Jahr war jeweils Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war jeweils Bauende?
 - c) Welche Bauzeit und welche Länge haben die jeweiligen Projekte?
 - d) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 676 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 5,19 km?
 - e) Welche Probleme sind jeweils bei den drei Projekten aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen

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/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/8022 gab es in der Baubetriebsform BF 2 im Land Niedersachsen, Hamburg und Bremen (Niederlassung Nord) im Jahr 2021 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 2 in diesem Jahr mit 789 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 3,20 km (Bundestagsdrucksache 20/8022, Anlage 2, Tabelle Niederlassung: Nord).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?

2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Niedersachsen, Hamburg und Bremen auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Niedersachsen, Hamburg und Bremen auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Niedersachsen, Hamburg und Bremen auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke wurden in den letzten zwei Jahren in Niedersachsen, Hamburg und Bremen auf Bundesautobahnen fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Niedersachsen, Hamburg und Bremen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Niedersachsen, Hamburg und Bremen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Niedersachsen, Hamburg und Bremen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 2 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2021?
 - a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 789 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 3,20 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autobahnbaustellen in Mecklenburg-Vorpommern

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/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Im Juni 2024 hat der Gesamtbetriebsrat der Autobahn GmbH des Bundes vor einem Sparkurs und dessen Folgen gewarnt. Die Erfüllung der Aufgaben der Autobahn GmbH sei konkret gefährdet. Im „Staatsanzeiger“ wird von Vertretern der Bauindustrie gewarnt, dass Ausschreibungen zeitlich verschoben würden (www.staatsanzeiger.de/nachrichten/wirtschaft/der-autobahn-gmbh-drohen-budgetkuerzungen/).

Laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/7934 gab es in der Baubetriebsform BF 4 im Land Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2018 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 4 in diesem Jahr mit 687 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 0,90 km (Bundestagsdrucksache 20/7934, Anlage 1).

Weiterhin gab es in der Baubetriebsform BF 3 im Land Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2017 eine Baustelle. Gleichzeitig wurde die durchschnittliche Bauzeit für Baustellen in der Baubetriebsform BF 3 mit 1 526 Tagen angegeben, bei einer durchschnittlichen Länge von 3 km (ebd., Anlage 1).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden Ausschreibungen für Baustellen auf Bundesautobahnen in Mecklenburg-Vorpommern in den letzten zehn Jahren zeitlich verschoben, und wenn ja, bitte nach Jahren, Baubetriebsformen 1, 2, 3, 4 und Grund der Verschiebung aufschlüsseln?
2. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Mecklenburg-Vorpommern auf Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zwei Jahren in Mecklenburg-Vorpommern auf Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
4. Wie viel Zeit verging in den letzten zwei Jahren zwischen der Einrichtung von Baustellen und dem Beginn deren Bauausführung in Mecklenburg-Vorpommern auf Bundesautobahnen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und die Anzahl der jeweiligen Baustellen nach vergangener Zeit zwischen Einrichtung und Bauausführung in Monaten gruppieren)?
5. Wie viele Kilometer Baustellenstrecke auf Bundesautobahnen wurden in den letzten zwei Jahren in Mecklenburg-Vorpommern fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
6. Wie lang in Kilometern waren Baustellen im Durchschnitt auf Bundesautobahnen in den letzten zwei Jahren in Mecklenburg-Vorpommern (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
7. Wie lang in Kilometern waren in den letzten zwei Jahren Baustellen auf Bundesautobahnen in Mecklenburg-Vorpommern (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Anzahl in den Kategorien 0 bis 2 km, 2 bis 4 km, länger als 4 km gruppieren)?
8. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Mecklenburg-Vorpommern jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln)?
9. Wie lange war in den letzten zwei Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Mecklenburg-Vorpommern jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen 1, 2, 3 und 4 aufschlüsseln und nach Tagen in den Kategorien 0 bis 1 Jahr, 1 bis 2 Jahre, länger als 2 Jahre gruppieren)?
10. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 4 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2018?
 - a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 687 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 0,90 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

11. Um welches Projekt handelt es sich konkret bei der Baustelle in der Baubetriebsform BF 3 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) im Jahr 2017?
- a) In welchem Monat und Jahr war Baubeginn?
 - b) In welchem Monat und Jahr war Bauende?
 - c) Wie erklärt sich die durchschnittliche Bauzeit von 1 526 Tagen bei einer durchschnittlichen Länge von 3 km?
 - d) Welche Probleme sind bei dem Projekt aufgetreten, die für die lange Bauzeit ursächlich sind?

Berlin, den 14. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

