



Drucksachenmappe

Auftraggeber: Rene Bochmann

vom Montag, den 02. September 2024 um 19:30 Uhr

Inhaltsverzeichnis

- 20/139** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, René Bochmann und der Fraktion der AfD ab Seite 1

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg
- 20/220** Kleine Anfrage der Abgeordneten Rüdiger Lucassen, Dr. Gottfried Curio, Martin Hess, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 3

Arbeitsergebnisse der Abteilung Heimat im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat nach Ablauf der der 19. Legislaturperiode
- 20/319** Kleine Anfrage der Abgeordneten Corinna Miazga, Thomas Seitz, Dr. Alice Weidel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 5

Einkauf, Lieferung und Verbleib der Corona-Impfstoffe
- 20/375** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der Fraktion der AfD ab Seite 9

Stationsoffensive der DB Station & Service AG im Jahr 2020
- 20/377** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Götz Frömmling, Dr. Christina Baum, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 11

Mangel an Intensivbetten und fehlendes Pflegepersonal
- 20/378** Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, René Bochmann und der Fraktion der AfD ab Seite 15

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus
- 20/382** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 19

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

- 20/475** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 21
-
- Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München
- 20/482** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Harald Weyel, Hannes Gnauck, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 25
-
- Bereichsausnahme zur Konzessionsvergaberichtlinie für Wasser
- 20/558** Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 29
-
- Inhalt und Zustandekommen der Neufassung der Heizkostenverordnung
- 20/782** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 31
-
- Kanalsteuerer-Verordnung (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3808)
- 20/787** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 33
-
- Zum Einfluss von 5G und der Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern und Wetterradaren auf die Flugsicherheit
- 20/829** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 35
-
- Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken
- 20/860** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD ab Seite 37
-
- Insolvenz der Pella-Sietas-Werft

20/907	Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann und der Fraktion der AfD <u>Leerflüge zum Slot-Erhalt aufgrund der EU-Slot-Vorschriften</u>	ab Seite 39
20/917	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Gereon Bollmann, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <u>Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH</u>	ab Seite 41
20/919	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD <u>Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG</u>	ab Seite 43
20/981	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD <u>Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter</u>	ab Seite 45
20/984	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD <u>Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge</u>	ab Seite 47
20/986	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <u>Inhalt und Zustandekommen der Neufassung der Heizkostenverordnung (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/663)</u>	ab Seite 49
20/1090	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <u>Stopp der KfW-Mittel gemäß Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) durch die Bundesregierung am 24. Januar 2022</u>	ab Seite 51

- 20/1119** Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Wenzel Schmidt, René Bochmann, Martin Sichert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 55
-
- Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen
- 20/1215** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 57
-
- Weiterhin aktuelle Probleme für den Schienengüterverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603)
- 20/1259** Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 59
-
- Bauliche Situation und Entwicklung an den Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz
- 20/1375** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann und der Fraktion der AfD ab Seite 63
-
- Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung
- 20/1557** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 65
-
- Förderung der Vermittlung von Nachhaltigkeit in der Mobilität
- 20/1600** Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann, Dr. Bernd Baumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 67
-
- Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland
- 20/1819** Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 71
-
- Ankündigung der Bundesministerin des Auswärtigen am 26. März 2022 zur Aufnahme von bis zu 10 Millionen ukrainischen Flüchtlingen durch die Staaten der Europäischen Union

- 20/2043** Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, René Bochmann, Bernd Schattner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 73

 Tourförderung durch die Bundesregierung 2021
- 20/2145** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Götz Frömming, Dr. Marc Jongen, Martin Erwin Renner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 75

 Standort für das Denkmal der Opfer des Kommunismus in Deutschland
- 20/2197** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 79

 Jahresvergütung von Aufsichtsräten und Vorstandsmitgliedern der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft im Jahr 2021 und Erhöhung von Vorstandsfixgehältern in Höhe von 10 Prozent
- 20/2422** Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 83

 Aktuelle Situation des Zentrums Mobilität der Zukunft
- 20/2602** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 85

 Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur
- 20/2708** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 87

 Zwischenbilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem ersten Monat
- 20/2727** Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann, Jan Wenzel Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 89

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

- 20/2809** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 91
 Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge
- 20/2867** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 93
 Aktuelle Zahlen zu Baukosten und Zeitpunkt der Fertigstellung der zweiten Stammstrecke München
- 20/2880** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 95
 Statistische Erhebungen im Baugewerbe
- 20/2889** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 97
 Herkunft der Mittel für die Finanzierung des Erwerbs eines US-amerikanischen Lkw-Logistikers durch die Deutsche Bahn AG
- 20/2940** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 101
 Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens
- 20/2949** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 109
 Zwischenstand der Ursachen und Gründe des schweren Zugunglücks bei Burgrain (Oberbayern)
- 20/3044** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 113
 Auswahl der Maßnahmen im Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor

- 20/3094** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 117
-
- Zwischenbilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem zweiten Monat
- 20/3242** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 119
-
- Bilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem dritten Monat
- 20/3247** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 121
-
- Stromsparpläne der Deutschen Bahn AG
- 20/3255** Kleine Anfrage der Abgeordneten Roger Beckamp, Marc Bernhard, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 123
-
- Äußerungen der Bundesregierung zu sogenannter Sozialer Mischung und guter Nachbarschaft in Neubauquartieren
- 20/3675** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 127
-
- Zusammensetzung und Ziele des Beirats für Radverkehr
- 20/3992** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 131
-
- Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr
- 20/3998** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 135
-
- Austausch von Schwellen

- 20/4188** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 137
-
- Deutsche Bahn AG als möglicher Sponsor von Veranstaltungen politischer Parteien
- 20/4219** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 139
-
- Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe
- 20/4283** Kleine Anfrage der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 141
-
- Mögliche Gefährdung des Busfernverkehrs und des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr durch ein steuersubventioniertes Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat
- 20/4288** Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 149
-
- Sanierung des Spreeparks Berlin mit Bundesmitteln
- 20/4298** Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, René Bochmann und der Fraktion der AfD ab Seite 151
-
- Leerstand von bundeseigenen Immobilien
- 20/4342** Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Dirk Spaniel, Joana Cotar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 153
-
- Feueralarm im Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- 20/4514** Kleine Anfrage der Abgeordneten Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 155
-
- Zukunft der Regionalflughäfen in Deutschland

20/4623	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Dr. Marc Jongen, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Die Zukunft deutscher Smart-Cities-Projekte angesichts der Digitalstrategie	ab Seite 157
20/4779	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021	ab Seite 161
20/4803	Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Marc Bernhard, Roger Beckamp, René Bochmann und der Fraktion der AfD <hr/> Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung	ab Seite 163
20/4809	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Erkenntnisse zu Problemen mit Betonschwellen der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom Juni 2022	ab Seite 165
20/5058	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Befristung des Paragraphen 13b des Baugesetzbuches	ab Seite 167
20/5207	Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Personalbedarf bei der Deutschen Bahn AG	ab Seite 171
20/5463	Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Handlungsfelder zur Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger	ab Seite 173

- 20/5636** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 177
-
- Raumordnung und Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften
- 20/5641** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 181
-
- Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft
- 20/5789** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Mike Moncsek, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 183
-
- Einführung des Deutschlandtickets und fehlende Einnahmeverteilung zwischen den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen
- 20/5915** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 185
-
- Herausforderungen durch unbemannte Luftfahrtsysteme
- 20/5924** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 187
-
- Einbindung des Flughafens München in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG
- 20/5951** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, René Bochmann, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 189
-
- Schutz von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Deutschland
- 20/6102** Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 193
-
- Auswirkungen EU-europäischer und deutscher Russlandsanktionen auf die deutsche Bau- und Wohnungswirtschaft

20/6108	Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Protschka, Peter Felser, Frank Rinck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Verwendung von Glyphosat im Schienenverkehr	ab Seite 197
20/6153	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD <hr/> Fragen zum Sinken des Güterschiffes „Achim“ in einer Donauschleuse und zur Havarie am Eisernen Steg	ab Seite 199
20/6154	Kleine Anfrage der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Stadt- und Landschaftsgestaltung angesichts der Mobilfunktechnologie	ab Seite 201
20/6308	Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Brandner, Carolin Bachmann, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Geplante und sich bereits in der Ausführungsphase befindliche Bauprojekte	ab Seite 205
20/6396	Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Wohnungsbau für Geflüchtete	ab Seite 207
20/6398	Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Serielles und modulares Bauen vor allem im Hinblick auf Geflüchtete	ab Seite 209
20/6424	Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/> Sachstand zum muslimischen Leben in Deutschland	ab Seite 213
20/6434	Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann, Dr. Bernd Baumann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD <hr/>	ab Seite 217

Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16
Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern,
Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines
unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach
Herkunftsländern im Jahr 2022

- 20/6647** Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 219
-
- Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt
vergessene Wasserstraßen
- 20/6663** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 223
-
- Auswahlkriterien für die begrenzte Zahl von besonders wichtigen
Straßenprojekten, deren Umsetzung beschleunigt werden soll
- 20/6894** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 227
-
- Regierungsgespräche mit sogenannten Klimaklebern
- 20/7142** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Tobias Matthias Peterka, Petr Bystron, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 231
-
- Reform der Internationalen Gesundheitsvorschriften und
Ausarbeitung eines WHO-Abkommens zur Pandemievorsorge
und Pandemiebekämpfung
- 20/7271** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 239
-
- Kommunale Wärmeplanung als Instrument der Wärmewende
(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine
Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6666)
- 20/7281** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 255
-
- Sperrung eines ehemaligen Autobahnstückes durch das Land
Berlin nach Übertragung durch den Bund

- 20/7341** Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 257

Austausch von Schwellen nach dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022
- 20/7455** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 259

Finanzielle Situation des Flughafens Berlin Brandenburg
- 20/7541** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 263

Umsetzung des digitalen Bauantrages
- 20/7654** Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Seitz, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 265

Geplante Einführung einer bundesweiten Pflicht zur kommunalen Wärmeplanung
- 20/7677** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Jan Wenzel Schmidt, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 269

Autobahnbaustellen in Sachsen-Anhalt
- 20/7678** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 271

Autobahnbaustellen in Schleswig-Holstein
- 20/7679** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 273

Autobahnbaustellen in Hessen
- 20/7681** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Eugen Schmidt, Dr. Michael Ependiller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 275

Autobahnbaustellen in Nordrhein-Westfalen

- 20/7682** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Malte Kaufmann, Thomas Seitz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 277

Autobahnbaustellen in Baden-Württemberg
- 20/7683** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 279

Autobahnbaustellen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen
- 20/7684** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Mike Moncsek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 281

Autobahnbaustellen in Sachsen
- 20/7685** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 283

Autobahnbaustellen in Mecklenburg-Vorpommern
- 20/7686** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Stephan Brandner, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 285

Autobahnbaustellen in Thüringen
- 20/7687** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Christian Wirth, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 287

Autobahnbaustellen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland
- 20/7831** Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Barbara Lenk, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 289

Autonomes Fahren in Deutschland
- 20/7849** Kleine Anfrage der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD ab Seite 297

Flächeninanspruchnahme durch sogenannte erneuerbare Energien

Kleine Anfrage

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

Projektiertes ICE-Ausbesserungswerk in Nürnberg

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Führt die für das Vorhaben der DB AG zuständige Genehmigungsbehörde ein vergleichendes Raumordnungsverfahren durch oder soll nur für eine Standortvariante ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, was eine zuvor erfolgte Festlegung auf diesen einen Standort voraussetzt?
2. Sind die Investitionskosten für das Projekt an allen drei verbliebenen Standortvarianten identisch oder gibt es aufgrund von Altlasten und Ausgleichsmaßnahmen unterschiedliche Kostenansätze?
3. Welchen Stellenwert räumt die Deutsche Bahn AG der Vermittelbarkeit der Planungen gegenüber den Bewohnern der betroffenen Nachbarschaft ein, auch vor dem Hintergrund einer schnelleren Umsetzbarkeit des Projekts bei einer geringeren Zahl von Einwänden bzw. Einsprüchen?
4. Welches sind die Inhalte und Ergebnisse der Diskussion zwischen der DB Fernverkehr AG und der Öffentlichkeit am 6. Oktober 2021 in Harrlach bezüglich des ICE-Instandhaltungswerkes (bitte ausformulieren)?
5. Gibt es bereits erste Ergebnisse zu Schall-, Licht- und Wasseruntersuchungen bezüglich der drei Projektstandorte, und wenn ja, wie lauten diese?
6. Sind, wie in der von der DB AG veröffentlichten Projektskizze genannt (vgl. <https://www.ice-werk-nuernberg.de/aktuelles.html>, geplant ist eine 450 Meter lange Halle), vier oder sechs Behandlungsgleise vorgesehen, und welche Hallenbreite ergibt sich daraus?
7. Besteht, weil sich auf dem Standort MUNA Feucht Munitionsrückstände befinden, die beseitigt werden müssten (<https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/kunftiges-ice-werk-auf-dem-muna-gelände-1.10807088>), eine realistische Aussicht, dass das Gelände der MUNA Feucht in einem festen zeitlichen Rahmen vollständig von Altlasten befreit und für das geplante ICE-Ausbesserungswerk genutzt werden kann?
8. Wer übernimmt die Kosten für eine vollständige Beräumung von Altlasten?

Berlin, den 23. November 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der 19. Legislaturperiode wurde die Erweiterung des Bundesministeriums des Inneren (BMI) um die Bereiche Bau und Heimat beschlossen und mit dem Organisationserlass der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vom 14. März 2018 umgesetzt (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>, S. 175, https://www.gesetze-im-internet.de/bkorerl_2018/BJNR037400018.html). Die Abteilung Heimat (H) ist laut Webseite des BMI „verantwortlich für die Gestaltung der Heimatpolitik der Bundesregierung“ (<https://www.bmi.bund.de/DE/ministerium/das-bmi/abteilungen-und-aufgaben/abteilungen-und-aufgaben-node.html>). Darunter falle es, „auf der Grundlage eines modernen, zukunftsgerichteten Heimatverständnisses den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen städtischen und ländlichen Räumen im Bundesgebiet zu schaffen.“ Laut Medienberichten war es dabei ein Ziel der Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, 15 200 Arbeitsstellen in strukturschwache Regionen auszulagern (<https://www.tagesschau.de/inland/seehofer-heimatministerium-103.html>).

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 6. Dezember 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Einkauf, Lieferung und Verbleib der Corona-Impfstoffe

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

Berlin, den 17. Dezember 2021

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2020

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts Stationsoffensive bis zum 31. Dezember 2020 neben dem am 13. Dezember 2020 in Betrieb genommenen Haltepunkt Coburg-Beiersdorf (vgl. <https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Neuer-Bahnhalt-Coburg-Beiersdorf-geht-in-Betrieb-5766602>)
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) begonnen worden?
2. Für welche bis zum 31. Dezember 2020 fertiggestellten Haltepunkte wurden Park-and-Ride-Plätze eingerichtet, um Kunden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzubieten, und bei welchen der bis zum 31. Dezember 2020 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive wird dies der Fall sein?
3. Sind die kalkulierten Investitionskosten für den Haltepunkt Station Coburg-Beiersdorf in Höhe von rund 900 000 Euro eingehalten worden, und blieb es bei den Finanzierungsanteilen, wonach 25 Prozent (rund 225 000 Euro) durch die DB Station&Service AG und 75 Prozent (rund 675 000 Euro) durch den Freistaat Bayern bzw. über dessen Bestellerorganisation, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), finanziert wurden (vgl. <https://be>

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

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

Berlin, den 4. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mangel an Intensivbetten und fehlendes Pflegepersonal

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

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

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

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 6. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der wirtschaftliche Anteil des Marktes für Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland am Gesamtumsatz der deutschen Tourismuswirtschaft in den letzten fünf Jahren (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln)?
3. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung Insolvenzen von Unternehmen der Flusskreuzschiffahrt in den Jahren 2020 und 2021 gegeben, und wenn ja, wie viele?
4. Hat es direkte oder indirekte Wirtschaftshilfen für die Flusskreuzschiffahrt in der Corona-Krise gegeben, und wenn ja, welche?
5. Liegen der Bundesregierung Daten über das Wachstumspotential des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den kommenden vier Jahren vor, und wenn ja, welche?
6. Wie hat sich die Anzahl der von deutschen Reedereien betriebenen Kabinenschiffen für Kreuzfahrten im Binnenschiffsverkehr (im Weiteren: Flusskreuzfahrtschiffe) in der Zeit von 2019 bis 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?
7. Welche deutschen Flussgebiete und Städte waren in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung Destinationen des Kreuzfahrttourismus, und zeichnen sich daran Änderungen infolge der Corona-Krise ab?
8. In welchen Orten befinden sich an Bundeswasserstraßen Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe, und wie viele Flusskreuzfahrtschiffe können dort gleichzeitig anlanden?
9. Wie viele Anlegestellen für Passagierschiffe an Bundeswasserstraßen wurden in den letzten fünf Jahren abgebaut oder nicht mehr genutzt?
10. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Infrastruktur der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen ausreichend?
11. Unterstützt die Bundesregierung einen Ausbau der Infrastruktur an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe sowie den Ausbau der jeweiligen Verkehrsanbindung, und wenn ja, wie?
12. Bestehen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen geeignete Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz (bitte nach Ort und Anzahl der Anschlüsse aufschlüsseln)?
13. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich die Kosten für Landstrom in Binnenhäfen, in denen der Stromverbrauch an Bord nicht durch Dieselmotoren sichergestellt werden darf?
14. Plant die Bundesregierung den Ausbau geeigneter Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz für Flusskreuzfahrtschiffe an den Anlandungsstellen entlang der Bundeswasserstraßen, und wenn ja, in welchem Umfang, und im welchen Zeitrahmen?
15. Ist die Anzahl der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend (bitte begründen)?
16. An welchen Orten an Bundeswasserstraßen werden derzeit neue Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe gebaut oder geplant?
17. Bestehen Fördermöglichkeiten des Bundes, um den Bau oder die technische Erweiterung einer Anlandungsstelle für Flusskreuzfahrtschiffe zu unterstützen (falls ja, bitte nach Förderprogramm und maximaler Förderhöhe aufschlüsseln)?

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

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

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

Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Berlin, den 6. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

2. Hat die Bundesregierung ähnliche Beschwerden auch von Seiten inländischer Schienengüterverkehrsunternehmen wahrgenommen, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?
3. Auf welchen Strecken bzw. an welchen Stellen im Schienennetz der DB Netz AG ist der Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit
 - a) stark beeinträchtigt (weniger als 50 Prozent der üblichen Leistungsfähigkeit) oder
 - b) zum Erliegen gekommen?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Anzahl der Baustellen auf dem Schienennetz der DB Netz AG, die jeweils eine geplante Dauer von
 - a) mehr als einer Woche,
 - b) mehr als einem Monat,
 - c) mehr als drei Monaten,
 - d) mehr als sechs Monaten oder
 - e) mehr als einem Jahr haben?
5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Güterzüge ausländischer und inländischer Unternehmen, die
 - a) mehr als eine Stunde,
 - b) mehr als fünf Stunden,
 - c) mehr als zwölf Stunden,
 - d) mehr als 24 Stunden,
 - e) mehr als einen Tag,
 - f) mehr als eine Woche verspätet waren oder
 - g) ganz ausgefallen sind?
6. Auf welchen Strecken des Schienennetzes der DB Netz AG gab es nach Kenntnis der Bundesregierung die meisten Verspätungsminuten von Güterzügen ausländischer und inländischer Schienenverkehrsunternehmen zwischen Januar und November 2021 (bitte die fünf am stärksten betroffenen Strecken nennen)?
7. Wie verläuft nach Kenntnis der Bundesregierung „auf dem Papier“ die Abstimmung der Baustellen im Schienennetz der DB Netz AG mit ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere den Unternehmen des Schienengüterverkehrs?
8. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung – in Abhängigkeit von der Dauer und Größe der geplanten Baustelle – die Vorlaufzeit, die zur Information der ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen vorgesehen ist?

Berlin, den 5. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten bei der S-Bahn München

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

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

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

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

Die S-Bahn München hat im Jahr 2018 gemeinsam mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG die Qualitätsoffensive „Zukunft S-Bahn München“ gestartet. Ziele des Programms sind z. B. der barrierefreie Umbau von S-Bahnhöfen; die Verbesserung der Fahrgastinformation, die Modernisierung der Tunnelbahnhöfe auf der Stammstrecke, der WLAN-Ausbau, die Inbetriebnahme einer erweiterten Abstellanlage mit elektronischem Stellwerk, die Modernisierung der Fahrzeugflotte und die Einzäunung der oberirdisch verlaufenden Stammstreckenteile, um die Zahl der Personen im Gleis zu senken (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/S-Bahn-Muenchen-verbessert-Fahrgastinformation-5251486>).

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der im Fahrplan ursprünglich ausgewiesenen S-Bahn-Fahrten im Münchner S-Bahn-Netz sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020 und 2021 ganz oder teilweise ausgefallen bzw. waren um mindestens 20 Minuten verspätet (bitte in Prozent sowie in ganzen Zahlen nach Kalendermonaten angeben)?
2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweilige Anteil der in Frage 1 aufgezählten ausgefallenen und verspäteten Fahrten, der zurückzuführen ist auf
 - a) Störungen in der Leit- und Sicherungstechnik,
 - b) Oberleitungsstörungen,
 - c) Fremdeinwirkung,
 - d) Fahrzeugmängel,
 - e) Triebfahrzeugstörungen,
 - f) Witterung,
 - g) behördliche Anordnungen,
 - h) gefährliche Ereignisse,
 - i) verspätet eingetroffenen Zug am Endbahnhof,
 - j) fehlende Fahrzeuge?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Personen im Gleis, und welche Orte sind sogenannte Hotspots?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2021 die Zahl der Oberleitungsstörungen in Tunneln, die auf Luftballons zurückgeführt werden konnten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wie viele Triebfahrzeuge der DB-Baureihen umfasst die aktuelle Fahrzeugflotte der S-Bahn München bezüglich
 - a) der DB-Baureihe 420,
 - b) der DB-Baureihe 423,
 - c) der DB-Baureihe 424,
 - d) eventueller weiterer Baureihen?
6. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es mit der DB-Baureihe 420 technische Probleme gibt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wenn ja, welcher Art sind diese Probleme?

7. Welche Maßnahmen haben die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2019 bis 2021 durchgeführt, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?
8. Welche Maßnahmen planen die Deutsche Bahn oder andere zuständige Stellen in den Jahren 2022 bis 2024, um den in Frage 2 erfragten Störungsursachen zu begegnen?

Berlin, den 14. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Bereichsausnahme zur Konzessionsvergaberichtlinie für Wasser

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

Die Europäische Zentralbank hat im Zeitraum von 2008 bis 2011 nach Berichten – trotz offiziell neutraler Haltung der EU – im Kontext der Staatsschuldenkrise in Portugal, Italien und Griechenland vorangetrieben, die Wasserwirtschaft zu privatisieren (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/politik/europoly-wasser-privatisierung-in-der-eu-wie-die-troika-in-den-krisenlaendern-wasser-zu-geldmacht/10963574.html>). Ihre Eingriffsversuche wurden zum Beispiel in der Form eines vom 5. August 2011 datierten Briefs von Jean-Claude Trichet und Mario Draghi an Silvio Berlusconi publik (https://www.ecb.europa.eu/ecb/access_to_documents/document/pa_document/shared/data/ecb.dr.par2021_0001letteroItalianPrimeMinister.en.pdf).

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

Berlin, den 3. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Inhalt und Zustandekommen der Neufassung der Heizkostenverordnung

Mit Datum 1. Dezember 2021 ist die Neufassung der Heizkostenverordnung in Kraft getreten. In der neuen Heizkostenverordnung werden verschiedene neue Pflichten für Hauseigentümer, Verwalter und Wohnungseigentümergeinschaften begründet.

Unter anderem wird der Einbau von fernablesbaren Messgeräten ab dem 1. Dezember 2021 verpflichtend. Bis Ende 2026 müssen auch vorhandene Messgeräte mit der Funktion der Fernablesbarkeit nachgerüstet oder durch fernablesbare Geräte ersetzt werden. Messgeräte, die ein Jahr nach Inkrafttreten der neuen Heizkostenverordnung installiert werden, müssen nicht nur interoperabel sein, sondern auch sicher an ein Smart-Meter-Gateway angeschlossen werden können.

Ab 2022 müssen Vermieter eine monatliche Mitteilung über ihr Nutzerverhalten zukommen lassen. Nach § 6a Absatz 3 Nummer 5 der Heizkostenverordnung muss dabei auch ein Vergleich des witterungsbereinigten Energieverbrauchs des vorhergehenden Abrechnungszeitraums vorgelegt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verbände und Experten wurden im Rahmen der Ausarbeitung der Neufassung angehört und haben diesbezügliche Rückmeldungen abgegeben?
2. Welche konkreten Rückäußerungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass der Normenkontrollrat (Bundesratsdrucksache 643/21; Stellungnahme des Normenkontrollrates, II.1 Erfüllungsaufwand, S. 3) aus seiner Sicht „nachvollziehbar“ davon ausgeht, dass die Umrüstung auf fernablesbare Messgeräte für Eigentümer und Wohnungseigentümergeinschaften kostenneutral erfolgen wird?
3. Haben sich im Rahmen des Entstehungsprozesses der Neufassung auch die in der Sektoruntersuchung Submetering des Bundeskartellamtes (https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Sektoruntersuchungen/Sektoruntersuchung%20Submetering.pdf?__blob=publicationFile&v=3; siehe insbesondere S. 46 ff.) genannten Unternehmen techem und ista zur Neufassung geäußert?
4. Haben sich im Rahmen des Entstehungsprozesses der Neufassung Verbände oder Vereinigungen geäußert, unter deren Mitgliedern sich die in der Sektoruntersuchung Submetering des Bundeskartellamtes genannten Unternehmen techem und ista befinden?

5. Welche Anbieter, außer techem und ista, bieten nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Systeme fernablesbarer Messgeräte an, die an ein Smart-Meter-Gateway angeschlossen werden können und die den Vorgaben der neuen Heizkostenverordnung auch insoweit entsprechen, als ein witterungsbereinigter Verbrauchsvergleich zum Vorjahreszeitraum ermöglicht wird?
6. Wurden die „Durchschnittsnutzer derselben Nutzerkategorie“ im Sinne des § 6a Absatz 3 Nummer 4 der Heizkostenverordnung bereits ermittelt?

Berlin, den 24. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Kanalsteuerer-Verordnung

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 14. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Einsatz der 5G-Technologie Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?
2. Welche Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern sind nach Kenntnis der Bundesregierung beabsichtigt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Welche Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren sind nach Kenntnis der Bundesregierung beabsichtigt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Verringerung der Abstände von Windrädern zu Wetterradaren Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?
5. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Verringerung der Abstände von Windrädern zu Drehfunkfeuern Risiken für flugtechnische Systeme und Wechselwirkungen mit flugtechnischen Systemen, und wenn ja, mit welchen?

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

Berlin, den 14. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Aktuelle Zustandsbewertung von Autobahnbrücken

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Autobahnbrücken wurden seit 2018 in Deutschland modernisiert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie erklärt die Bundesregierung, dass der Zustandswert der A45/TB Rahmede erheblich von der Wirklichkeit abweicht, ist der Substanzverlust erst seit der Bewertung 2019 eingetreten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Erwägt die Bundesregierung, das Bewertungsverfahren zu überarbeiten, damit in Zukunft solche Fehleinschätzungen nicht mehr auftreten?
4. Kann ausgeschlossen werden, dass andere Autobahnbrücken mit Note 3 oder schlechter im ähnlich schlechten Zustand wie die ehemalige Talbrücke auf der A45 sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Plant die Bundesregierung, zusätzliche Mittel für die Autobahnbrückensanierungen bereit zu stellen, und wenn ja, wie hoch?
6. Wie hoch werden die voraussichtlichen Kosten (bitte nach Jahren aufschlüsseln) für Autobahnbrückensanierungen des Bundes bis 2025 sein?
7. Sind die derzeit steigenden Erstellungskosten im Tiefbau bereits eingepreist (vgl. <https://www.bgvht.de/pressemitteilungen/kostenexplosion-bei-baumaterialien-baufirmen-bleiben-oft-auf-den-mehrkosten-sitzen/#:~:text=Die%20Baumaterialpreise%20steigen%20innerhalb%20eines,Fassaden%20kosten%20gut%2025%20%25%20mehr?>)?

Berlin, den 15. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Insolvenz der Pella-Sietas-Werft

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden seitens der Bundesrepublik Deutschland oder einer in ihrem Eigentum stehenden Kreditanstalt Beihilfen oder Darlehen zwischen 2014 und 2022 an die Pella Sietas GmbH ausgereicht, und wenn ja, in welcher Höhe, und wurden diese zurückgezahlt?
2. Wurden seitens der Bundesagentur für Arbeit Beihilfen oder Zuschüsse gewährt, und wenn ja, in welcher Höhe?
3. Wurden die seitens des Käufers der Sietas-Werft zugesagten Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von rund 15 Mio. Euro vollständig geleistet (vgl. Quelle Spiegel in der Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. War die Schiffbarkeit der Este zwischen Elbmündung und Werftstandort dauerhaft gegeben, sodass eine Nichtbefahrbarkeit als Insolvenzgrund ausscheidet?
5. Wenn Baggergenehmigungen für die Werftbereiche und die Dockgrube vorgelegen haben, wie das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf ein Schreiben des damaligen Abgeordneten Andreas Mrosek am 14. August 2020 antwortete, in wessen Verantwortung fällt die Freihaltung der Zufahrten zu den Liegeplätzen sowie seeseitig zum Werftgelände mit der Dockgrube?

Berlin, den 22. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

Die zu pandemiefreien Zeiten geforderte Slot-Quote von 80 Prozent wurde zunächst ausgesetzt und im Sommer 2021 auf 25 Prozent festgelegt, um zu verhindern, dass Fluggesellschaften gezwungen sind, Flüge ausschließlich zum Zweck der Beibehaltung von Zeitnischen durchzuführen. Zum Winterflugplan 2021/2022 wurde diese Quote wieder auf 50 Prozent angehoben. Für den Sommerflugplan 2022 soll sie auf 64 Prozent erhöht werden (vgl. <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/leere-flugzeuge-in-der-luft-der-streit-geht-weiter,St1ERb>).

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

5. Welche Handlungsspielräume zu Verringerung der Quote, nach der die Luftverkehrsgesellschaften ihre Slots nutzen müssen, sieht die Bundesregierung bis zum Ende der Corona-Maßnahmen ggf.?

Berlin, den 22. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Gereon Bollmann, Leif-Erik Holm, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, Hannes Gnauck, Gerold Otten, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Zukunft des Werftstandorts Kiel der Thyssenkrupp Marine Systems GmbH

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wäre ein Verkauf der Sparte Marine Systems der Thyssenkrupp AG von einer Zustimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz sowie des Bundesministeriums der Verteidigung abhängig?
2. Ist seitens der Konzernleitung oder der Arbeitsnehmervertretung die Befürchtung gegenüber dem Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck zum Ausdruck gebracht worden, dass durch eine restriktivere Haltung der Bundesregierung bei Rüstungsexporten die Beibehaltung von Produktionsstandorten in Deutschland gegenüber Wettbewerbern in anderen Ländern der EU derart nachteilig ist, dass die Produktion von U-Booten, Marineschiffen und Marinetechnik in Deutschland wirtschaftlich keinen mehr Sinn macht und somit auch der Verlust der Arbeitsplätze entsprechend in Kauf zu nehmen sei (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung eine Neuausrichtung auf andere Produktionsfelder erwogen?
4. Spielt die Sicherung von Arbeitsplätzen bei der Entscheidung über die Genehmigung von Rüstungsexporten des maritimen Sektors für die Bundesregierung eine Rolle?
5. Hat die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH im Zeitraum von 2015 bis 2021 staatliche Fördermittel erhalten, und wenn ja, wie hoch waren diese Fördermittel?

6. Hat die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH Corona-Hilfen erhalten, und wenn ja, wie hoch waren diese Hilfen?
7. Wie hoch sind die von der Bundesregierung derzeit an die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH ausgereichten Aufträge, wie lang ist deren Laufzeit, und wie hoch sind die Auftragsvolumina?
8. Plant die Bundesregierung, zukünftig Rüstungsgüter des maritimen Bereichs hauptsächlich bei ihren europäischen Partnerländern einzukaufen und damit die eigene Wirtschaftskraft zu schwächen?

Berlin, den 25. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Qualität von Lärmschutzwänden an Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren die Investitionen der DB Netz AG in passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände u. a. in den Jahren 2011 bis 2021?
2. Wie viele Kilometer Bahnstrecken wurden im Zeitraum von 2011 bis 2021 „lärmsaniert“, und wie viele davon erfolgten aufgrund genehmigungsrechtlicher Auflagen und wie viele aufgrund freiwilliger Maßnahmen?
3. Wurden diese Investitionen durch Eigenmittel der DB Netz AG getätigt oder handelt es sich überwiegend um seitens des Bundes zur Verfügung gestellte Drittmittel (z. B. Baukostenzuschüsse)?
4. Wurde seitens einer Bundesbehörde ein Monitoring über die Qualität der gelieferten Produkte, Erfüllung der Ausschreibungskriterien und Ergebnisse der Maßnahmen durchgeführt?
5. Ist der Bundesregierung ein Gutachten zur Qualitätsbestimmung von gelieferten und verbauten Produkten des Herstellers F. bekannt, das seitens der DB Netz AG beauftragt und im Jahr 2021 von Prof. Dr. H. der RWTH Aachen erstellt wurde (vgl. Link in der Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Leitet die Bundesregierung einen Handlungsbedarf aus dem Ergebnis des Gutachtens ab (vgl. Frage 5)?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der DB Netz AG die Compliance-Abteilung oder die interne Revision mit Ausschreibungen und Lieferverträgen befasst war, und wenn ja, was ist das Ergebnis?

8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Vorbehalte von Unternehmen, die mit der Montage der gelieferten Lärmschutzwände beauftragt worden sind, gegen bestimmte Produkte und Hersteller, und wenn ja, sind Informationen der Fragesteller zutreffend, dass aufgrund der Qualität gelieferter Produkte vor einer „Gefahr für Leib und Leben der am Schienenverkehr Beteiligten und der unmittelbaren Anwohner“ gewarnt worden ist (vgl. Link in der Vorbemerkung der Fragesteller)?
9. Gab es seitens der DB Netz AG Haftungsfreistellungen oder ähnliche Zugeständnisse für Unternehmen, die mit der Montage von Lärmschutzwänden beauftragt worden sind?
10. Ist seitens der DB Netz AG der Vorstand der DB AG über die Thematik informiert worden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Berlin, den 22. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines Brandes dieser Dimension zur Bekämpfung in deutschen See- und Binnenrevieren vorbereitet, und wenn ja, wie?
2. Hat die Bundesrepublik Deutschland genügend eigene Kapazitäten, um derartige Schiffsbrände in deutschen Seegebieten und Revieren zu löschen?
3. Sind der Bundesregierung Empfehlungen der International Maritime Organization (IMO) bekannt, um solche Brände zu bekämpfen?
4. Ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Veränderungen der Brandlasten durch Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien, die das Risiko eines Totalverlusts des Schiffes erhöhen können?

Berlin, den 9. März 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche genaue Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarieort der „Mumbai Maersk“ (Längen- und Breitengrad)?
2. War nach Kenntnis der Bundesregierung zum Havariezeitpunkt ein Weser-Lotse an Bord der „Mumbai Maersk“?
3. Hat die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung im betonnten Weser-Fahrwasser gedreht, wenn ja, wie oft?
4. Wurde das Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung von der Revierzentrale zum Drehen aufgefordert, wenn ja, warum?
5. War nach Kenntnis der Bundesregierung der vorgesehene Liegeplatz für die „Mumbai Maersk“ belegt?
6. Wurde die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung aufgefordert, anzulaufen, und wurde diese Order wieder geändert?
7. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass die „Mumbai Maersk“ auf eine Verbringstelle für Baggergut gestrandet ist?

8. War nach Kenntnis der Bundesregierung der Notschlepper „Nordic“ im Einsatz, wenn nicht, warum nicht?
9. Kamen nach Kenntnis der Bundesregierung niederländische Bergungsschlepper zum Einsatz, wenn ja, warum?
10. Welchen Tiefgang hatte die „Mumbai Maersk“ zum Zeitpunkt der Havarie nach Kenntnis der Bundesregierung?
11. Wurde die Mumbai Maersk nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor dem ersten Bergungsversuch geleichtert oder erst vor dem zweiten?
12. Bestand nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes aufgrund auftretender Biege- und Torsionsmomente?
13. Welches GM (Abstand zwischen Gewichtsschwerpunkt G und Metazentrum M) hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarist zum Zeitpunkt der Havarie, und welches GM hatte er nach der Leichterung?
14. Untersuchten nach Kenntnis der Bundesregierung Taucher in Bremerhaven die Außenhaut des Unterwasserschiffes?
Ist der Havarist vom Kurs abgekommen, und wenn ja, sind der Bundesregierung Gründe dafür bekannt?
15. Auf welche Summe beliefen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bergungskosten?
16. Plant die Bundesregierung, die Anlaufbedingungsverordnung für Seeschiffe dieser Größendimensionen grundsätzlich zu überdenken, wie von Fraktionen des Deutschen Bundestages gefordert (vgl. Bundestagsdrucksachen 19/7431, 19/27121 u. a.), um derartige Situationen zukünftig auszuschließen (bitte ausführen)?

Berlin, den 28. Februar 2022

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**

Inhalt und Zustandekommen der Neufassung der Heizkostenverordnung (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/663)

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sollen Vermieter bzw. Eigentümer von kleineren vermieteten Mehrfamilienhäusern (insbesondere Zwei- oder Dreifamilienhäusern mit Wohnungen unterschiedlichen Zuschnitts) den „Durchschnittsnutzer derselben Nutzerkategorie“ im Sinne des § 6a Absatz 3 Nummer 4 der Heizkostenverordnung ermitteln, wenn sie kein Ableseunternehmen beauftragt haben?
2. Wird es nach Auffassung der Bundesregierung Vermietern bzw. Eigentümern von kleineren vermieteten Mehrfamilienhäusern unter der Geltung der neuen Heizkostenverordnung überhaupt noch möglich sein, ihre Immobilien selbstständig zu verwalten, insbesondere ordnungsgemäße Heizkostenabrechnungen zu erstellen, die den Anforderungen der Heizkostenverordnung entsprechen?
3. Wie kann die Bundesregierung Rechtspflichten für Vermieter bzw. Eigentümer festlegen, wenn sie keine Kenntnis darüber hat, ob die benötigten Dienstleistungen am Markt in ausreichendem Maße und insbesondere auch außerhalb nach Auffassung der Fragesteller quasi-monopolistischer Strukturen verfügbar sind (Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/663)?

Berlin, den 11. März 2022

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

Stopp der KfW-Mittel gemäß Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) durch die Bundesregierung am 24. Januar 2022

Am 24. Januar dieses Jahres stoppte die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller völlig überraschend und mit sofortiger Wirkung die Bewilligung von KfW-Anträgen entsprechend der BEG (Immobilienzeitung am 24. Januar 2022, <https://www.iz.de/politik/news/-bund-legt-energieprogramme-der-kfw-auf-eis-2000003571>, zuletzt aufgerufen am 23. Februar 2022).

Mit dieser Entscheidung beraubt sie nach Auffassung der Fragesteller die betroffenen privaten und institutionellen Bauherren nicht nur des von ihr zu gewährenden Vertrauensschutzes. Sie greift vielmehr direkt in persönliche und unternehmerische Schicksale ein, indem sie Finanzierungskonzepte von Bürgern und Unternehmen zerstört und bereits erbrachte Vorleistungen ad absurdum führt. Neben erheblichen finanziellen Schäden für die Betroffenen wird in der Folge nun eine Vielzahl geplanter Wohneinheiten nicht geschaffen (<https://www.immobilienmanager.de/vollbremsung-bei-bau-und-sanierungsfoerderung-beg-24012022>, zuletzt aufgerufen am 23. Februar 2022). Diese Entscheidung provoziert nach Ansicht der Fragesteller somit steigende Mieten und trägt schließlich zur Verschärfung der neuen deutschen Wohnungsnot (siehe Bundestagsdrucksache 20/701) mit anderen Mitteln bei.

Für zahlreiche Familien rückt dadurch der Traum von den eigenen vier Wänden in weite Ferne. Mehr noch: Sie bleiben auf erheblichen Bauvorkosten und zum Teil unkündbaren Verträgen sitzen, die zu erfüllen sie verpflichtet, aber in vielen Fällen kaum noch in der Lage sind (<https://www.kreditwesen.de/immobilienfinanzierung/ergaenzende-informationen/i-f-meldungen/stopp-kfw-foerderprogramme-stoesst-verheerendes-echo-id77354.htm>, zuletzt aufgerufen am 23. Februar 2022). Diese Situation ist nach Auffassung der Fragesteller von der Bundesregierung ohne Not herbeigeführt worden; ein Verweis auf leere Fördertöpfe taugt insbesondere angesichts der Corona-Milliardenausgaben in den letzten zwei Jahren und angesichts der Kosten in Milliardenhöhe für die Folgen der unkontrollierten Migration nach Deutschland in den letzten Jahrzehnten nicht (https://www.focus.de/immobilien/kaufen/ploetzlich-sind-zehntausende-euro-immobilien-foerderung-weg-was-der-stopp-vieler-kfw-programme-bedeutet_id_43108960.html, zuletzt aufgerufen am 23. Februar 2022).

Um derartiges Agieren der Bundesregierung künftig vermeiden zu können, ist es nach Ansicht der Fragesteller angezeigt, Ursachen, Beweggründe und Entscheidungsmuster der Regierung, die zum verfügten Stopp der Bewilligung von KfW-Anträgen entsprechend BEG führten, zu hinterfragen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welches Gremium traf die am 24. Januar 2022 vom Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck verkündete Entscheidung, die Bewilligung von KfW-Anträgen entsprechend der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) mit sofortiger Wirkung zu stoppen?
2. Mit welchen Fachressorts der Bundesregierung ist diese Entscheidung abgestimmt worden (bitte nach Ressort und namentlicher Verantwortung des Entscheiders benennen)?
Wenn es eine vorherige Abstimmung mit anderen Fachressorts nicht gab, weshalb nicht?
3. In welcher Höhe war der Fördertopf zum Zeitpunkt der Entscheidungsverkündung durch den Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck in Anspruch genommen worden?
4. Wie viele Anträge von Bauherren, Familien und Unternehmen lagen zu diesem Zeitpunkt vor und wurden damit aus dem Prozess der BEG mit KfW-Mitteln ausgeschlossen?
5. Wie viele Bauprojekte privater und institutioneller Bauherren mit wie vielen Wohnungen bzw. Wohneinheiten sind durch den Stopp der KfW-Mittel nach erfolgter Antragstellung von der BEG ausgeschlossen worden?
6. Wie viele Bauprojekte privater und institutioneller Bauherren mit wie vielen Wohnungen bzw. Wohneinheiten sind durch den Stopp der KfW-Mittel vor erfolgter Antragstellung von der BEG ausgeschlossen worden?
7. Wie hoch waren die Aufwendungen der KfW im Förderzeitraum bis zum 24. Januar 2022 (bitte nach Krediten und Tilgungszuschüssen aufgliedern)?
8. Wie viele Anträge auf Förderung nach der BEG waren jeweils zum Monatsende seit Beginn der Förderung gegenüber der KfW gestellt worden (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
9. Welchen Umfang hatten die Anträge auf Förderung nach der BEG jeweils zum Monatsende seit Beginn der Förderung gegenüber der KfW (bitte pro Monat aufschlüsseln und kumuliert für den gesamten Förderzeitraum nach der BEG ausweisen)?
10. Ist durch die zuständigen Bundesministerien vor dem 24. Januar 2022 erwogen worden, den am 27. Januar 2022 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Nachtragshaushalt in Höhe von 60 Mrd. Euro zur Aufstockung der KfW-Mittel gemäß der BEG zu verwenden?
Wenn nein, weshalb nicht?
11. Welche Kindergeldzahlungen erfolgten durch Deutschland während des Zeitraums der BEG bis zum 24. Januar 2022 an im Ausland lebende Kinder?
12. Wie viele Einwanderer von außerhalb der Europäischen Union nahm Deutschland während des Zeitraums der BEG bis zum 24. Januar 2022 auf, und welche Kosten verursachte diese Maßnahme monatlich (bitte pro Monat aufschlüsseln und kumuliert für den gesamten Zeitraum der BEG bis zum 24. Januar 2022 ausweisen)?
13. Worauf stützt die Bundesregierung ihre Aussage, dass der KfW-Effizienzhaus-Standard 55 im Januar 2022 im Gebäudebereich deutschlandweit bereits als Standard umgesetzt worden sei (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Meldung/2022/20220124-foerderung-fur-energieeffiziente-gebäude-durch-kfw.html>, zuletzt aufgerufen am 23. Februar 2022)?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zielerreichung der bis zum 24. Januar 2022 erfolgten BEG mit KfW-Mitteln hinsichtlich der von ihr ins Auge gefassten Reduzierung von Emissionen (bitte die ausgereichten KfW-Mittel im Zusammenhang mit den in Aussicht gestellten und in der Tat erreichten Reduzierungen darstellen)?

Berlin, den 9. März 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Wenzel Schmidt, René Bochmann, Martin Sichert, Jörg Schneider, Dr. Christina Baum, Carolin Bachmann, Thomas Dietz, Jürgen Braun, Robert Farle, Martin Reichardt, Frank Rinck und der Fraktion der AfD

Drohender Personalmangel durch Einführung der Impfpflicht im Gesundheitswesen

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Menschen, die 2021 beruflich in den von der im § 28b des Infektionsschutzgesetzes geregelten einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen tätig waren, haben sich bis heute arbeitsuchend gemeldet oder den Beruf gewechselt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
 - a) Sind der Bundesregierung die Gründe für die Aufgabe des Berufes von Angestellten bei von der einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen bekannt?
 - b) In welche Branchen sind die ehemals in von der einrichtungsbezogenen Impfpflicht betroffenen Einrichtungen Beschäftigten gewechselt, sofern sie sich nicht arbeitsuchend gemeldet haben?
2. Wie haben sich die Arbeitslosenzahlen im Pflegebereich im Vergleich zu den letzten drei Jahren entwickelt (bitte nach Monaten und Branchen aufschlüsseln)?
3. Wie viele Arbeitsstellen im Bereich der Alten- und Krankenpflege wurden in diesem Zeitraum von der Bundesagentur für Arbeit ausgeschrieben?
4. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. zu ergreifen, um eine Verschärfung des Personalmangels in Pflegeberufen zu verhindern?
5. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. zu ergreifen, um für einen Personalaufwuchs im Bereich der Pflege zu sorgen?

6. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der beschlossenen Impfpflicht für Berufstätige in Pflegeberufen und einem möglichen Rückgang der Zahl der dort Beschäftigten?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, mit wie vielen Kündigungen bzw. Arbeitsfreistellungen oder Beurlaubungen bei denjenigen zu rechnen ist, die es ablehnen, sich der Impfung zu unterziehen?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Mehrkosten durch drohende Kündigungen oder unbezahlte Freistellungen des betreffenden Personals auf den Steuerzahler zukommen?
9. Wie gedenkt die Bundesregierung, den drohenden Personalmangel und die damit verbundenen Mehrkosten zu kompensieren?

Berlin, den 10. März 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Weshalb kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung trotz der langen Vorlaufzeit bei der Planung und Abstimmung von Baumaßnahmen auf dem bundeseigenen Schienennetz im Schienengüterverkehr zu so vielen Verspätungen von mehr als einer Stunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Welche Unternehmen waren oder sind nach Kenntnis der Bundesregierung von diesen mehr als eine Stunde dauernden Verspätungen betroffen, wie hoch ist dabei der Anteil der nichtbundeseigenen Bahnen?
3. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Schienengüterverkehrsunternehmen über Beeinträchtigungen durch in den Jahren 2020 und 2021 geplante Baumaßnahmen bekannt, die ggf. nicht frühzeitig mit den Schienengüterverkehrsunternehmen abgestimmt worden sind, und wenn ja, auf welchen Strecken wurden diese Baumaßnahmen durchgeführt?
4. Wie gedenkt die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung, in Zukunft die Anzahl der Verspätungen zu senken?

5. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Presseberichte zu, dass noch vor Beendigung der Baumaßnahmen auf Hauptstrecken des Güterverkehrs auch auf den Ausweichstrecken Baustellen eingerichtet wurden (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>)?
6. Wenn die Frage 5 bejahend beantwortet wird, war die Nutzbarkeit der betroffenen Ausweichstrecken den Unternehmen des Schienengüterverkehrs bei Rücksprachen mit der DB Netz AG bzw. mit deren Tochterunternehmen ausdrücklich zugesagt worden, und wenn ja, weshalb wurden die von den Unternehmen beklagten Baustellen auf den Ausweichstrecken trotzdem eingerichtet?

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

Berlin, den 3. März 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Bauliche Situation und Entwicklung an den Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz

Nach Ansicht der Fragesteller sind zahlreiche Bahnhöfe in einem besorgniserregenden Zustand. Zu dieser Erkenntnis kam nunmehr offenbar auch die Bundesregierung, wenn etwa bis ins Jahr 2031 allein in Rheinland-Pfalz fast 90 Prozent aller Bahnhöfe und Haltestellen einer Modernisierung zugeführt werden sollen (<https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/koblenz/modernisierung-bahnhoefe-rlp-100.html>).

Dementsprechend sieht auch der Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vor, dahin gehende Bahnhofsprogramme zu bündeln und zu stärken (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>, S. 49).

Bereits in der 19. Wahlperiode bestehende Bahnhofsprogramme sind etwa das „Bahnhofs-konzeptPlus“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/bahnhofs-konzeptplus.html>) sowie die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (https://www.deutschebahn.com/de/konzern/bahnwelt/bauen_bahn/Bahnhofsbauprogramme-6874486).

Zur Frage der (objektiven und subjektiven) Sicherheitssituation rund um Bahnhöfe wurden ebenfalls Studien aufgesetzt, etwa die mit 930 000 Euro ausgestattete Studie „SiBa: Sicherheit im Bahnhofsviertel“ (https://www.sifo.de/sifo/shreddocs/Downloads/files/projekumriss_siba.pdf;jsessionid=9694420C328B65FB882033CA0925F2FC.live382?__blob=publicationFile&v=1). Darüber hinaus wurden entsprechende Erhebungen zu Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen gefördert (https://www.sicherheit-forschung.de/forschungsforum/schriftenreihe_neu/sr_v_v/Schriftenreihe_Sicherheit_27.pdf). Auch bauliche Maßnahmen von Bahnhöfen spielen demnach eine Rolle für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (ebd., S. 17 f.). Das Thema der sogenannten Angsträume war in der 19. Wahlperiode ebenfalls Gegenstand u. a. baupolitisch relevanter Debatten, etwa in der Stellungnahme der Bundesregierung zum Baukulturbericht 2020/21 der Bundesstiftung Baukultur (Bundestagsdrucksache 19/20770, S. 77 f.) sowie im Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur Lichtverschmutzung (Bundestagsdrucksache 19/22433, S. 51). Soweit die Fragesteller Bezug auf die Deutsche Bahn nehmen, sind stets sämtliche etwaig relevanten verbundenen Unternehmen usw. mitgemeint.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung gegenwärtig hinsichtlich der im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarung, Bahnprogrammme zu bündeln und zu stärken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte mit Bezug auf die Bahnhöfe bzw. den Zugverkehr in Rheinland-Pfalz ausführen)?
2. Welche auf die Flutkatastrophe 2021 zurückführbaren Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs und insbesondere der Bahnhofsgebäude in Rheinland-Pfalz sind bis heute zu verzeichnen, und wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit dem Abschluss entsprechender Instandsetzungsmaßnahmen zu rechnen?
3. An welchem Stand der Umsetzung befinden sich die im Rahmen des BahnhofskonzeptPlus bzw. der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) eingeleiteten Baumaßnahmen bezüglich der in Rheinland-Pfalz befindlichen Bahnhöfe (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Wann wird mit einem Abschluss der Maßnahmen bezüglich der Bahnhöfe Alzey, Bingen (Stadt) und Pfalzel (kleinere Bahnhöfe) gerechnet?
 - b) Wann wird mit einem Abschluss der Maßnahmen bezüglich der Bahnhöfe Bad Münster am Stein, Saarburg (Bz Trier), Monsheim (mittlere Bahnhöfe) gerechnet?
 - c) Wann wird mit einem Abschluss der Modernisierungsarbeiten von Empfangsgebäuden an den Bahnhöfen Grünstadt sowie Neustadt (Weinstraße) Hbf. gerechnet?
4. An welchen Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz erkennt die Bundesregierung gegenwärtig eine besondere Notwendigkeit von Bau- und Sanierungsmaßnahmen bezüglich der objektiven Sicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste?
5. Anhand welcher Kriterien bemisst die Bundesregierung etwaigen baulichen Bedarf zur Stärkung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens?
6. Verwendet die Bundesregierung für den Begriff des Angstraumes eine Arbeitsdefinition, und wenn ja, wie lautet diese?
7. Wie identifiziert die Bundesregierung Angsträume in Bezug auf die bauliche Gestaltung und Instandhaltung von Bahnhöfen?
8. Welche Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz sind nach Auffassung der Bundesregierung besonders von entstandenen Angsträumen betroffen?
9. Welche Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz sind nach den Kategorisierungen der Bundesregierung besonders von Vandalismus und Verwahrlosung betroffen?
10. Welche Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz verfügen derzeit über ein von der Deutschen Bahn bereitgestelltes WLAN-Angebot?
11. Welche Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz sollen ein solches WLAN-Angebot noch im Laufe des Jahres 2022 erhalten?
12. Welches Fahrgastaufkommen wurde im Jahr 2021 an den von Zügen der Deutschen Bahn angefahrenen Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz erhoben?

13. Wie verteilt sich dieses Fahrgastaufkommen auf die von Zügen der Deutschen Bahn angefahrenen Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz (bitte nach Höhe des Fahrgastaufkommens in absteigender Reihenfolge auflisten)?
14. Wie viele Straftaten wurden im Jahr 2021 an den Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz registriert (bitte nach Möglichkeit nach Monatsscheiben, strafrechtlichem Delikt und etwaig erfassten und zusammenfassbaren Phänomenen und Modi Operandi aufschlüsseln)?
 - a) Wie hoch war diesbezüglich die Aufklärungsquote?
 - b) Wie hoch war diesbezüglich der Anteil der Tatverdächtigen ohne deutsche Staatsbürgerschaft sowie von Tatverdächtigen, die neben der deutschen im Besitz weiterer Staatsbürgerschaften waren?
 - c) Wie verteilen sich diesbezüglich die Staatsangehörigkeiten der Tatverdächtigen, die entweder keine deutsche Staatsbürgerschaft besitzen oder neben der deutschen im Besitz einer weiteren Staatsbürgerschaft sind (bitte die zehn meistvorkommenden Staatsangehörigkeiten und deren Anteil an den Straftaten in absoluten Zahlen sowie prozentual ausweisen)?
15. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die im Jahr 2021 registrierten Straftaten auf die einzelnen Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz (bitte nach Möglichkeit die Bahnhöfe nach Landkreisen sortiert ausweisen)?
16. Im Bereich welcher Delikte liegen (bezogen auf Bahnhöfe und den Zugverkehr) nach Erkenntnissen der Bundesregierungen die quantitativ sowie qualitativ relevantesten Bereiche der Dunkelfeldkriminalität?
17. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Dunkelziffern zukünftig zu verkleinern (bitte ausführen und begründen)?
18. Wie lange waren im Bereich der Bahnhöfe und des Zugverkehrs in Rheinland-Pfalz die durchschnittlichen Interventionszeiten für Einsätze der Bundespolizei (bitte für die Jahre 2020 und 2021 nach Quartalen aufschlüsseln)?
19. Wie lange waren die durchschnittlichen Interventionszeiten für Einsätze der Bundespolizei im Bereich der Bahnhöfe und des Zugverkehrs in der Landeshauptstadt Mainz sowie im Landkreis Mainz-Bingen (bitte quartalsweise für die einzelnen Bahnhöfe bzw., wenn nicht erfasst, nach Dienststellen der Bundespolizei aufschlüsseln)?
20. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Faktoren im Bereich von Bahnhöfen das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen sowie die objektivierbare Sicherheitslage in besonderem Maße beeinflussen (sofern möglich bitte ausführen)?
21. Inwiefern wirken sich darüber hinaus nach Erkenntnissen der Bundesregierung ggf. die folgenden Faktoren auf das subjektive Sicherheitsempfinden sowie auf die objektivierbare Sicherheitslage aus:
 - a) örtliche Lage des Bahnhofs,
 - b) baulicher Zustand,
 - c) Ausstattung mit gastronomischen, gewerblichen Serviceangeboten sowie öffentliche Toiletten,
 - d) kostenloses WLAN-Angebot,

- e) technische Sicherheitsmaßnahmen (Überwachungskameras, Durchsagen usw.),
- f) Dienststellendichte der Bundespolizei bzw. räumliche Nähe der Landespolizeidienststellen?

Berlin, den 30. März 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Teilweise Einstellung des Schienengüterverkehrs aufgrund von Stromunterversorgung

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zu welchem Zeitpunkt am 23. März 2022 wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in der Netzleitstelle der DB Energie GmbH eine Unterversorgung des Stromnetzes, welches das Schienennetz mit Energie versorgt, festgestellt?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die im Vergleich zum üblichen Lastverlauf einschließlich der üblichen Reserven prognostizierte Unterversorgung des Bahnstromnetzes (bitte auf halbe Stunden genau in Megawatt angeben)?
3. Auf welcher (etwaigen) rechtlichen oder betriebstechnischen Grundlage wurde nach Kenntnis der Bundesregierung entschieden, welche Bereiche des Schienenverkehrs (z. B. Güterverkehr, Personenfernverkehr, Personennahverkehr) der Lastabwurf vor allem oder ausschließlich treffen soll?

4. Wie viele Stunden dauerte nach Kenntnis der Bundesregierung der Lastabwurf, und wie viele Schienenverkehrsunternehmen und Züge welcher Bereiche des Schienenverkehrs waren nach Kenntnis der Bundesregierung von dem Lastabwurf betroffen?
5. Wurden beim Anhalten von Zügen des Schienengüterverkehrs (SGV) Differenzierungen zwischen verschiedenen Segmenten des SGV vorgenommen, und wenn ja, welcher Art?
6. Wie waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Stillstände der Güterzüge im deutschen Schienennetz verteilt?
Gab es regionale Konzentrationen, und wenn ja, wo, und welche Rolle spielte die Verfügbarkeit von Abstellgleisen?
7. Auf welchen Kanälen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die vom Lastabwurf betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen informiert?
8. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Lastabwurf eine weitere Kommunikation zwischen der DB Energie GmbH und den Schienengüterverkehrsunternehmen bzw. entsprechenden Verbänden der Branche, und wenn ja, zu welchen Zeitpunkten, und in welcher Weise?
9. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursache für die Stromunterversorgung mittlerweile geklärt werden, und wenn ja, worin bestand diese Ursache?
10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Presse angeführten Wartungsarbeiten an den Kraftwerken mittlerweile abgeschlossen?
11. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung seitens betroffener Schienengüterverkehrsunternehmen Schadensersatzforderungen gegenüber der DB Energie GmbH oder anderen Beteiligten, und wenn ja, in welcher Höhe?
12. Hat es seit Beginn des Jahres 2021 bereits ähnliche Vorfälle gegeben, bei denen aufgrund einer Stromunterversorgung Züge im Schienennetz der DB Netz AG angehalten werden mussten?
Wenn ja, wann war dies, was war die Ursache, und wie hat man in dieser Situation reagiert?

Berlin, den 1. April 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Förderung der Vermittlung von Nachhaltigkeit in der Mobilität

Im Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2022 (Bundestagsdrucksache 20/1000) findet sich in Kapitel 1210 des Einzelplans 12 – sonstige Bewilligungen – der Titel 686 03 – 322. Es ist beantragt, im Jahr 2022 Mittel in Höhe von 866 000 Euro der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung zugutekommen zu lassen. Sie sollen dafür verwendet werden, einen wirksamen Beitrag zur Vermittlung der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen als Leitprinzip deutscher Politik und bürgerschaftlichen Engagements insbesondere in Kontext der Mobilität zu leisten (vgl. Bundestagsdrucksache 20/1000, EP 12, S. 79)

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wo befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Sitz der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung?
2. Von wo aus wird die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich geführt, und wie lautet ihre Postanschrift?
3. Ist der Bundesregierung eine Webpräsenz der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung bekannt, und wenn ja, wie lautet diese?
4. Ist der Bundesregierung eine Telefonnummer Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung bekannt, und wenn ja, wie lautet diese?
5. Handelt es sich bei der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung nach Kenntnis der Bundesregierung um eine privatrechtliche oder um öffentlich-rechtliche Stiftung?
6. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stiftungszweck der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung?
7. Handelt es sich bei der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung nach Kenntnis der Bundesregierung um eine Förderstiftung oder um eine operative Stiftung, die selbst Projekte durchführt?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung plant, die Zuwendungen an andere Stiftungen, Vereine oder Gesellschaften zu übertragen?

Wenn ja, welche Stiftungen, Vereine oder Gesellschaften sind dies nach Kenntnis der Bundesregierung, und leiten diese Stiftungen, Vereine oder Gesellschaften die von der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung generierten Mittel nach Kenntnis der Bundesregierung wiederum weiter?

9. Welche Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Vorstand bzw. der Geschäftsführung der Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung?
10. Besitzt die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung nach Kenntnis der Bundesregierung noch weitere Stiftungsorgane?
11. Wenn die Heinz Daemen Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung ein Kuratorium besitzt, wie heißen nach Kenntnis der Bundesregierung dessen Mitglieder?
12. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die amtierenden Mitglieder des Vorstands bzw. der Geschäftsführung zu welchem Zeitpunkt berufen, wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die amtierenden Mitglieder weiterer Stiftungsorgane zu welchen Zeitpunkten berufen?
13. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung noch weitere über die im o. a. Titel genannten öffentliche Zuwendungen hinausgehende erhält?
14. Wie hoch waren die Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt an die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung in den zurückliegenden zehn Jahren?
15. Gab es seitens der Bundesregierung ein Monitoring über die korrekte Verwendung bereits zugewendeter Beträge?
16. Welche fachliche Expertise auf dem Gebiet der Mobilitätsforschung hat die Heinz Daemen-Stiftung für Jugend- und Erwachsenenbildung vorzuweisen, um ihr Mittel für den angegebenen Zweck zuweisen zu können, und von welchen Sachverständigen wurde der Förderantrag geprüft?

Berlin, den 26. April 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zustand und Reaktivierung der öffentlichen Schutzräume in Deutschland

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

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

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

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

Der Angriff der Russischen Föderation auf die Ukraine führt nach Auffassung der Fragesteller schmerzhaft vor Augen, dass nach Dekaden des nichtkonventionellen Krieges ein solcher auf europäischem Boden nach wie vor nicht ausgeschlossen ist. Zur Kriegsführung Russlands in der Ukraine gehören auch Luftangriffe. Teilweise harteten die Zivilisten in Charkiw und Kiew tagelang unun-

terbrochen in U-Bahn-Stationen aus (<https://www.oe24.at/welt/ukraine-krieg/tausende-harren-in-bunkern-aus/512515162>).

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, die über 1 000 zwischen den Jahren 2007 bis 2019 aus der Zivilschutzbindung entlassenen öffentlichen Schutzräume wieder dem Zivilschutz zu widmen, und wenn ja, welche sind das (bitte begründen, vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7181 S. 2)?
2. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung dazu, die ehemaligen Schutzräume in der Hand von rund 9 000 privaten Eigentümern, welche mit der Aufgabe des Schutzraumkonzeptes 2009 entwidmet worden sind, wieder mit der Zivilschutzbindung zu widmen, und wenn ja, welche Überlegungen sind das (bitte begründen, vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/1246 S. 2)?
3. Ist die Anzahl der bestehenden öffentlichen Schutzräume in Deutschland nach Einschätzung der Bundesregierung ausreichend, um die Zivilbevölkerung in einem Verteidigungsfall vor allem in Großstädten ausreichend vor den Gefahren der Luftkriegsführung zu schützen?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung in Anbetracht des Krieges in der Ukraine, künftig für den Verteidigungsfall mehr öffentliche Schutzräume zu errichten oder wiederherzustellen?
5. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass die flächendeckende Bereitstellung von öffentlichen Schutzräumen auch bei tagelang ununterbrochener Nutzung durch die Bevölkerung im Verteidigungsfall nur sehr eingeschränkt geeignet ist, eine ausreichende Schutzwirkung zu entfalten, und wenn ja, warum (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

6. Welche Maßnahmen zur Härtung der Bausubstanz von Wohn- und Arbeitsgebäuden hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2016 empfohlen, gefördert oder verpflichtend vorgegeben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller zur Konzeption Zivile Verteidigung), und wie hoch sind die dafür von der Bundesregierung eingesetzten finanziellen Mittel?
7. In welchem zeitlichen Stadium befindet sich die von der Bundesregierung angekündigte Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Welcher „zeitliche Fahrplan“ liegt der von der Bundesregierung angekündigten Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern zugrunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Deutschen Bundestag über das Ergebnis der Bestandsaufnahme zum Zustand der vorhandenen Schutzräume von Bund und Ländern zu informieren, und wenn ja, wann (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
10. Mit welchen notwendigen Ausgaben rechnet die Bundesregierung für die Erhaltung, Wiederherstellung oder den Neubau von öffentlichen Schutzräumen in den nächsten fünf Jahren (bitte nach Jahren aufschlüsseln der Fragesteller)?

Berlin, den 11. Mai 2022

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

Ankündigung der Bundesministerin des Auswärtigen am 26. März 2022 zur Aufnahme von bis zu 10 Millionen ukrainischen Flüchtlingen durch die Staaten der Europäischen Union

Die Bundesministerin des Auswärtigen Annalena Baerbock kündigte nach einem Bericht der „Jungen Freiheit“ auf dem Parteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 26. März 2022 an, dass mit 8 Millionen bis 10 Millionen Ukraine-Flüchtlingen zu rechnen sei und „dass wir sie alle aufnehmen“ werden (<https://jungefreiheit.de/politik/deutschland/2022/baerbock-millionen-ukrainer/>; zuletzt besucht am 31. März 2022).

Da sich die Bundesministerin des Auswärtigen dabei auf die Länder der Europäischen Union bezog, wird Deutschland gemäß dieser Aussage mit einer Zuwanderung von mehreren Hunderttausend Ukrainern zu rechnen haben. Angesichts der bestehenden Wohnungsknappheit, die unter anderem schon heute durch das Fehlen von bis zu 1,5 Millionen Wohnungen gekennzeichnet ist (siehe beispielsweise hier <https://www.mieterbund.de/presse/pressemeldung-detail-ansicht/article/62313-wir-brauchen-15-mio-neu-gebaute-wohnungen-bis-2025.html>), hätte eine solche Zuwanderung nach Auffassung der Fragesteller gravierende Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt – angefangen bei steigenden Mieten, über steigende Baupreise bis hin zu immer mehr Engpässen bei der Versorgung mit angemessenem Wohnraum für immer breitere Bevölkerungsschichten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Fachressorts der Bundesregierung ist die Ankündigung der Bundesministerin des Auswärtigen vom 26. März 2022 in Bezug auf den Umfang und die Bereitschaft zur Aufnahme ukrainischer Flüchtlinge im Vorhinein abgestimmt worden (bitte nach Ressort und namentlicher Verantwortung des Entscheidungsträgers benennen)?

Wenn keine vorherige Abstimmung mit anderen Fachressorts erfolgte, weshalb nicht?

2. Wie viele der von der Bundesministerin des Auswärtigen genannten 8 Millionen bis 10 Millionen möglichen zukünftigen ukrainischen Flüchtlinge werden mit Blick auf die bereits vorhandenen Erfahrungen zum Verbleib von Flüchtlingen in den Ländern der Europäischen Union voraussichtlich in Deutschland beherbergt werden müssen?

3. Über welche Möglichkeiten verfügt Deutschland derzeit, die Unterbringung von Hunderttausenden, ggf. Millionen zusätzlichen ukrainischen Flüchtlingen zu gewährleisten (bitte die momentan verfügbaren zusätzlichen Unterkünfte, deren Lage in den einzelnen Bundesländern, deren Ausstattung, den baulichen Zustand der Unterkünfte und die von der Bundesregierung erwartete mögliche Bezugsdauer einzeln angeben)?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, inwieweit die erforderliche Unterbringung durch private Personen bereitgestellt wird, und welche jährlichen Kosten damit für die öffentliche Hand (Bund, Länder und Kommunen) einhergehen (bitte ausführen)?
5. Plant die Bundesregierung in der Folge der Ankündigung der Bundesministerin des Auswärtigen, ein Förderprogramm zur Errichtung zusätzlichen Wohnraums für ukrainische Flüchtlinge, und wenn ja, in welcher Form ist angedacht, ein solches zu finanzieren (bitte ausführen)?
6. Hält es die Bundesregierung für geboten, zwecks Entlastung des deutschen Wohnungsmarktes verstärkt die Ausreise außereuropäischer Ausreisepflichtiger intensiver als bisher vollzogen, umzusetzen?
 - a) Wenn ja, um wie viele Ausreisepflichtige handelt es sich?
 - b) Welcher Ausreisezeitraum ist hierfür vorgesehen, und falls ein solcher Ausreisevollzug nicht vorgesehen sein sollte, warum nicht?
7. Was sind die Gründe, nach denen sich nach Aussagen der Bundesministerin des Auswärtigen der „Osten Deutschlands ganz besonders für die Aufnahme ukrainischer Flüchtlinge“ eignet (<https://jungefreiheit.de/politik/deutschland/2022/baerbock-millionen-ukraainer/>; zuletzt besucht am 31. März 2022)?

Berlin, den 2. Mai 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, René Bochmann, Bernd Schattner, Jan Wenzel Schmidt, Edgar Naujok, Dr. Harald Weyel, Dr. Michael Espendiller, Dr. Malte Kaufmann, Kay-Uwe Ziegler, Stefan Keuter, Gerrit Huy, Thomas Seitz und der Fraktion der AfD

Tourförderung durch die Bundesregierung 2021

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 23. Mai 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Götz Frömming, Dr. Marc Jongen, Martin Erwin Renner, Joana Cotar, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann und der Fraktion der AfD

Standort für das Denkmal der Opfer des Kommunismus in Deutschland

Am Donnerstag, den 17. März 2022, debattierte der Deutsche Bundestag über drei Anträge zum Thema Mahnmal für die Opfer des Kommunismus. Am Ende wurde der Antrag der Koalition der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP beschlossen und die Anträge der Fraktionen der CDU/CSU und der AfD abgelehnt (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw11-de-mahnmal-opfer-kommunismus-881838>, Zugriff am 2. Mai 2022).

Der abgelehnte Antrag der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/1031 zielte auf die zügige Realisierung des Denkmals zur Mahnung und zur Erinnerung an die Opfer der kommunistischen Diktatur in Deutschland. Ihr Antrag sprach sich dafür aus, das Mahnmal in Berlin zwischen Scheidemannstraße und Bundeskanzleramt entlang der Heinrich-von-Gagern-Straße errichten zu lassen. Dies ermögliche eine schnelle Umsetzung, weil sich das Grundstück im Eigentum des Bundes befinde.

In der Bundestagsdebatte erklärte die Abgeordnete Katrin Budde, dass an demselben Standort nach konkurrierenden Vorschlägen auch „das sogenannte Polenendenkmal“ und „das Dokumentationszentrum zum Vernichtungskrieg gegen Osten“ errichtet werden sollen (vgl. Plenarprotokoll 20/21, S. 1662).

Weiter sagte die Abgeordnete Katrin Budde: „Hinzu kommt – das wissen Sie auch ganz genau –: Dieser Standort gehört weder dem Bund noch dem Land Berlin; er gehört Berlin-Mitte. Und es ist Grünland! Es ist nicht einmal bebauungsfähig“ (ebd.).

Nach Kenntnisstand der Fragesteller kann ein Bezirk jedoch nicht Eigentümer eines Grundstückes sein, weil Berlin gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Verfassung von Berlin (VvB) eine Einheitsgemeinde ist. Dies bedeutet, dass ein Bezirk lediglich Grundstücke im Auftrag des Landes verwaltet und somit das Land befugt ist, bei Bedarf darüber zu verfügen.

Die Eigenrecherchen der Fragesteller ergaben zusätzlich, dass das Grundstück bereits für eine Bebauung durch den Bund vorgesehen ist (<https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart&mapId=bplan@senstadt&bbox=389129,5819813,389445,5820062>, Zugriff am 28. April 2022). Demnach hat der Bund bereits ein Verfügungsrecht über das Grundstück und kann auch ohne Zustimmung des Landes Berlin eine Zweckbestimmung nach eigenem Ermessen vornehmen. Denn gemäß § 247 Absatz 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) „können Verfassungsorgane des Bundes ihre Erfordernisse eigenständig feststellen“,

wenn sie mit dem Land Berlin zu keiner gemeinsamen Übereinstimmung gekommen sind.

Diese Kleine Anfrage dient dazu, den rechtlichen Status des potenziellen Standortes sowie weitere Informationen zu erfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung derzeitiger Eigentümer des Grundstückes zwischen Scheidemannstraße und Bundeskanzleramt entlang der Heinrich-von-Gagern-Straße?
2. Inwiefern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Organe des Bundes gemäß § 247 BauGB (Hauptstadtparagraph) dazu befugt, über das betroffene Grundstück zu verfügen, um dort ein Denkmal zu errichten?

Hat die Bundesregierung eine Auffassung zu der Rechtsfrage, ob der Deutsche Bundestag rechtlich dazu befugt ist, das Grundstück Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße als Standort für das Denkmal zu beschließen und festzulegen, und wenn ja, wie lautet diese?

3. Welche Maßnahmen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen werden, um das Grundstück für eine Denkmalbebauung vorzubereiten, und wer ist gemäß welcher Rechtsgrundlage dafür zuständig?
4. Wie lange dauert nach Kenntnis der Bundesregierung die Erstellung des Bebauungsplans für den Standort Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße, und welche Möglichkeiten gibt es, das Verfahren zu beschleunigen?

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung hierfür ggf. bereits ergriffen?

5. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fläche des Grundstückes, und eignet es sich für eine Bebauung?
6. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Fläche des Grundstückes groß genug, um darauf bei entsprechender Planung beide potenziellen Denkmäler mit Dokumentationszentren zu errichten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Würde die Idee, beide Denkmäler am Standort Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße zu errichten, die Unterstützung der Bundesregierung erhalten, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
8. Hat die Bundesregierung seit dem ersten Beschluss des Deutschen Bundestages zum Mahnmahl für die Opfer des Kommunismus 2015 Maßnahmen ergriffen, um den Standort Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße für eine Bebauung mit dem Denkmal für die Opfer des Kommunismus in Deutschland zu betrachten und ggf. vorzubereiten, und wenn ja, welche?
9. Hat die Bundesregierung seit dem zweiten Beschluss des Deutschen Bundestages zum Mahnmahl für die Opfer des Kommunismus 2019 Maßnahmen ergriffen, um den Standort Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße für eine Bebauung mit dem Denkmal für die Opfer des Kommunismus in Deutschland zu betrachten und ggf. vorzubereiten, und wenn ja, welche?

10. Plant die Bundesregierung für die laufende Legislaturperiode Maßnahmen, um den Standort Scheidemannstraße/Heinrich-von-Gagern-Straße für eine Bebauung mit dem Denkmal für die Opfer des Kommunismus in Deutschland zu betrachten und ggf. vorzubereiten, und wenn ja, welche?

Berlin, den 12. Mai 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch lagen die festen Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für das Geschäftsjahr 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt?
2. Verzichteten nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitglieder des Aufsichtsrats auf eine Auszahlung der ihnen zustehenden variablen Vergütungen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021, und was waren die jeweiligen Begründungen (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239)?

3. An wen wurden die erfolgsorientierten Anteile an der Vergütung für die Aufsichtsratsmitglieder der DB AG für das Jahr 2021 von insgesamt 323 000 Euro und wie viel wurde an die Mitglieder des Aufsichtsrats gesamthaft ausgezahlt (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 184)?
4. Auf Basis welcher rechtlichen Grundlagen verzichteten jene Aufsichtsratsmitglieder der DB AG, die zugleich Parlamentarischen Staatssekretäre waren, als einzige Mitglieder des Aufsichtsrats auf ihre Bezüge, und sieht die Bundesregierung Anhaltspunkte für die Notwendigkeit einer Zulässigkeitsprüfung aus aktienrechtlicher Sicht, weil sie anders behandelt werden als die übrigen Aufsichtsratsmitglieder?
5. Weshalb wurden seitens der Parlamentarischen Staatssekretäre im Aufsichtsrat der DB AG keine durch die DB AG zu zahlende Vergütungen beansprucht, um diese dem Bundeshaushalt zuzuführen, und könnte ein Verzicht aus Sicht der Bundesregierung eine unzulässige Unterstützungsmaßnahme der DB AG durch die Bundesrepublik Deutschland erfüllen?
6. Hält die Bundesregierung die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG und seiner Konzernunternehmen für angemessen angesichts dessen, dass in anderen im öffentlichen Besitz stehenden Verkehrsunternehmen Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen, sondern lediglich Sitzungsgelder erhalten (vgl. Jahresabschluss der Hamburger Hochbahn AG 2020, S. 38, <https://hochbahn-fb20.corporate-report.com/#38>), auch wenn einige Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG laut Konzernabschluss ihre Vergütungen nach Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB; vgl. https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-005184) an die Hans-Böckler-Stiftung abgeführt haben (vgl. https://www.deutschebahn.com/resource/blob/7343738/2399eacea035e260cd9838b0cfd0c0e6/Integrierter-Bericht-2021_download-data.pdf), und ist eine Evaluierung der Vergütungsstrukturen aller Aufsichtsräte im DB-Konzern vorgesehen?
7. Was ist unter Transaktionen zwischen der DB AG und Arbeitnehmervertretern des Aufsichtsrats „Kauf von Waren und Dienstleistungen“ in Höhe von 674 000 Euro im Jahr 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung zu verstehen (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239)?
8. Ist seitens der Bundesregierung geplant, über das zuständige Organ der DB AG eine Änderung der Satzung der DB AG dahin gehend auf den Weg zu bringen, dass auch die durch die Anteilseigner vorgeschlagenen Mitglieder des Aufsichtsrats, die zugleich Mitglieder des Deutschen Bundestages sind, ihre Vergütungen aus dem jeweiligen Aufsichtsratsmandat an den Bundeshaushalt abführen müssen und nicht mehr als Privateinnahmen verbuchen können (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 184 f.)?
9. Wie hoch sind die Deckungssummen der Haftpflichtversicherungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG, wie hoch sind die Jahresbeiträge, und weshalb werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Beiträge von der DB AG entrichtet und nicht von den Mitgliedern des Aufsichtsrats aus deren Vergütungen?
10. Wie hoch war der Anspruch auf variable Vergütungen des Vorstands der DB AG, und aus welchen Gründen verzichteten nach Kenntnis der Bundesregierung die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 auf eine Auszahlung?

11. Steht aus Sicht der Bundesregierung der Verzicht des Vorstands der DB AG auf die Auszahlung der variablen Vergütung in einem Zusammenhang mit einem Antrag der Fraktion der AfD im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages für das Haushaltsgesetz 2021, wonach in Kapitel 12 02, Titel 891 11-772 Ausgaben für Baukostenzuschüsse für die Deutsche Bahn AG, in Höhe von 650 Mio. Euro gesperrt werden sollten, bis zu einer zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG abgeschlossenen Eckpunktevereinbarung über den Verzicht auf variable Vergütungen bei der Deutschen Bahn AG und ihren Tochtergesellschaften (Ausschussdrucksache 19(8)8183), und wenn nein, was war sonst der Grund?
12. Kann die Bundesregierung Presseinformationen bestätigen, dass dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG vertraglich nach fünfjähriger Zugehörigkeit zum Vorstand eine Gehaltserhöhung von rund 10 Prozent zusteht (vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article237884749/Zehn-Prozent-mehr-Aufsichtsrat-stimmt-Gehaltserhoehung-fuer-Bahnchef-zu.html>) und auf diese Erhöhung aufgrund der unbefriedigenden Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2020 im Jahr 2021 verzichtet wurde?
13. Weshalb wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 die Long-Term-Incentives für den Vorstand um knapp 2 Mio. Euro gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 erhöht (vgl. DB-Konzernabschluss 2021, S. 239), und steht dieses in einem Zusammenhang mit dem Verzicht des Vorstands auf die variablen Vergütungen (Short-Term-Incentives) und zustehende Gehaltserhöhungen, d. h., ist im Ergebnis lediglich eine zeitliche Streckung der variablen Vergütung und Gehaltserhöhung auf spätere Jahre erfolgt?
14. Wenn sowohl Aufsichtsrat als auch Vorstand im Geschäftsjahr 2021 auf eine Auszahlung von variablen Vergütungen verzichtet haben, wie begründete der Aufsichtsrat nach Kenntnis der Bundesregierung die nun beschlossene Anhebung der festen Vergütung (Fixgehalt) des Vorstandsvorsitzenden und eines weiteren Vorstandsmitglieds um rund 10 Prozent, obwohl das Ergebnis der Geschäftstätigkeit (EBIT) des DB-Konzerns im Jahr 2021 weiterhin negativ blieb, d. h. die DB AG selbst ohne Berücksichtigung des Finanzergebnisses und der Steuern weiterhin rote Zahlen schreibt (vgl. <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/gehaltserhoehung-fuer-db-chef-lutz-die-bahn-zahlt-90-000-euro-bei-verspaetung/28217344.html>)?
15. Gibt es bei der Vergütung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG einen Zusammenhang zwischen dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens sowie der Entwicklung der Pünktlichkeit und den Erfolgsprämien?
16. Erhielten Mitglieder des Vorstands der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 noch weitere Vergütungen aus Mitgliedschaften in Aufsichtsräten oder Boards (Verwaltungsräten) von Unternehmen, die in einem Beteiligungsverhältnis zur DB AG stehen?
17. Erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Geschäftsjahr 2021 noch weitere Vergütungen aus Mitgliedschaften in Aufsichtsräten oder Boards (Verwaltungsräten) von Unternehmen, die in einem Beteiligungsverhältnis zur DB AG stehen?

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

Berlin, den 8. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, René Bochmann, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Aktuelle Situation des Zentrums Mobilität der Zukunft

Im August 2021 hatte der damalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer das Zentrum Mobilität der Zukunft in München gegründet. Mit der Institution sollte ein „international herausragendes Zentrum der Mobilitätsforschung“ entstehen (<https://www.heise.de/news/Deutsches-Zentrum-Mobilitaet-der-Zukunft-hat-wohl-keine-Zukunft-7133739.html>). Es sollte Antworten darauf finden, wie sich Menschen und Waren in Zukunft vor dem Hintergrund der globalen Trends der Dekarbonisierung, Digitalisierung und des demografischen Wandels fortbewegen (ebd.). Das „Handelsblatt“ titelte nun, der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing stoppe das Projekt (<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/deutsches-zentrum-mobilitaet-der-zukunft-verkehrsminister-wissing-stoppt-projekt-seines-csu-vor-gaengers-gelder-sollten-nach-bayern-fliessen/28396544.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung, ein Zentrum für Mobilität der Zukunft zu etablieren, und wie begründet sie ihre Aussage?
2. Wie plant die Bundesregierung, das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufzustellen, wie es im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt ([https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf), S. 40)?
3. Welche Gründe gibt es für die angedachte Neuaufstellung des Zentrums (s. Frage 2)?
4. Welche Kosten fallen aktuell für das Zentrum Mobilität der Zukunft an, und welche Entwicklung ist hinsichtlich der Kosten geplant?
5. Inwieweit plant die Bundesregierung, Erprobungsräume für die Mobilität der Zukunft zu etablieren, wie sie derzeit etwa von der Stadt Gera vorgeschlagen werden (vgl. <https://thib24.de/30485/gera-konzeptstudie-zeigt-weg-e-zu-mehr-nachhaltiger-mobilitaet/>)?
6. Plant die Bundesregierung einen Standortwettbewerb für Außenstellen bzw. Erprobungsräume oder Ähnliches als Teil des Zentrums Mobilität der Zukunft (vgl. <https://thib24.de/30485/gera-konzeptstudie-zeigt-wege-zu-mehr-nachhaltiger-mobilitaet/>), und wenn ja, für wann, und unter welchen Bedingungen ist dieser Standortwettbewerb geplant?

7. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Regionen, die sich als Erprobungsraum bzw. Anwenderregion oder Ähnliches bewerben möchten, und wenn ja, welche sind dies?
8. Fanden seit Beginn der Legislaturperiode Gespräche mit Oberbürgermeistern, Bürgermeistern, Landräten dieser Regionen statt, und wenn ja, wann fanden diese unter wessen Beteiligung und mit welchem Thema statt?

Berlin, den 22. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Investitionsmaßnahmen wurden innerhalb des Investitionsmaßnahmenplans seit 2019 realisiert bzw. umgesetzt?
2. Welche Schwerpunkte aus dem Investitionsmaßnahmenplan setzt die Bundesregierung aktuell um?
3. Wie hoch ist der aktuelle Investitionsstau bei der Umsetzung des Investitionsmaßnahmenplans?
4. Wie weit erhöht sich der Finanzierungsbedarf bei der weiteren Umsetzung des Investitionsmaßnahmenplans durch die Steigerung der Baupreise?
5. Welche Schleusen- und Wehranlagen wurden konkret vor 1950 errichtet?
6. Welche Schleusen- und Wehranlagen wurden konkret vor 1990 errichtet?
7. Welche Schleusen- und Wehranlagen erfordern konkret einen kurzfristigen Handlungsbedarf, und wie genau sieht dieser aus?

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

Berlin, den 21. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zwischenbilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem ersten Monat

Seit dem 1. Juni 2022 gilt für drei Monate im Nahverkehr des gesamten Bundesgebiets das sogenannte 9-Euro-Ticket. Das Ticket ist weder auf ein Bundesland noch auf einen Verkehrsverbund beschränkt. Lediglich auf Strecken des Nahverkehrs, die ausnahmsweise von einem Unternehmen des Fernverkehrs bedient werden, ist das 9-Euro-Ticket nicht gültig. Abo-Kunden bekommen die entsprechende Differenz zum 9-Euro-Ticket erstattet. Der Bund wiederum erstattet den Ländern insgesamt 2,5 Mrd. Euro (<https://www.spiegel.de/auto/was-sie-zum-neun-euro-ticket-wissen-muessen-a-dc9244dc-21d8-4511-8a5b-b9c088beec7f>).

Im Juni 2022 wurden 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/thema/9-euro-ticket>).

Aufgrund des erwartbar höheren Fahrgastaufkommens wurden chaotische Szenen in den Zügen des Nahverkehrs und auf den Bahnsteigen (<https://www.merkur.de/wirtschaft/entlastungspaket-neun-euro-ticket-oepnv-deutsche-bahn-befuerchtet-choas-91497931.html>) und weniger Buchungen im Fernverkehr befürchtet (<https://www.boerse-online.de/nachrichten/aktien/bahn-erwartet-weniger-kunden-im-fernverkehr-wegen-9-euro-ticket-1031472444>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der DB Fernverkehr AG im ersten Halbjahr 2019 in Beförderungsfällen und Personenkilometer (bitte nach Monatsscheiben auflisten)?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der DB Fernverkehr AG im ersten Halbjahr 2022 in Beförderungsfällen und Personenkilometer (bitte nach Monatsscheiben auflisten)?
3. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im Juni 2022 Züge des Nahverkehrs von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (bitte Ort und Datum angeben)?
4. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im Juni 2022 Bahnsteige von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (bitte Ort und Datum angeben)?

5. Stand nach Kenntnis der Bundesregierung dem Unternehmen DB Regio AG im Juni 2022 ausreichend Personal zur Verfügung, um den praktischen Ansprüchen des 9-Euro-Tickets gerecht zu werden oder kam es aufgrund von Personalmangel zu Verspätungen, Zugausfällen oder zum Verzicht auf Fahrausweiskontrollen?
6. Wie viele Zugausfälle und Verspätungsminuten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung im Nahverkehr auf dem deutschen Schienennetz im Juni 2022, die sich auf durch lange Fahrgastwechsel überschrittene Haltezeiten zurückführen lassen?
7. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung etwaige Verspätungen oder andere Probleme im Nahverkehr zu Problemen oder Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr geführt, und wenn ja, in welcher Form, und in welchem Ausmaß?

Berlin, den 6. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland begangen (bitte nach Bundesländern laut PKS aufschlüsseln)?
2. Aus welchen Herkunftsländern stammen nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 diese Straftäter?
3. Welche Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2021 von diesen Straftätern begangen (bitte nach Mord, Totschlag, schwerer Körperverletzung, gefährlicher Körperverletzung, Vergewaltigung, weiteren Sexualdelikten, Brandstiftungsdelikten und Raub aufschlüsseln)?
4. Wie verteilt sich die Anzahl der in Frage 1 erfragten Straftäter nach Kenntnis der Bundesregierung in den Altersgruppen bis zu 21 Jahren, über 21 bis 31 Jahre, über 31 bis 41 Jahre, älter als 41 Jahre?
5. Wie alt waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Opfer dieser Straftaten in den in Frage 4 erfragten Altersgruppen?

6. Wie viele männliche und weibliche Opfer gab es nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der in Frage 1 erfragten Straftaten?
7. Welchem Herkunftsland gehörten nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Opfer an (bitte die fünf häufigsten Länder aufschlüsseln)?

Berlin, den 8. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Gesamtausgaben Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge

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

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

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

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

Strafgesetzbuches als Straftatbestand aufgeführt (<https://dejure.org/gesetze/StGB/264.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mittel in welcher Höhe wurden aufgrund der Förderrichtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ausgeschüttet (bitte nach Herstelleranteil und Bundesanteil einzeln für die Monate ab Juli 2021 auflisten sowie die Gesamtmittel nach Hersteller- und Bundesanteil seit Beginn der Förderung angeben)?
2. Mittel in welcher Höhe wurden für die Förderung von Neuwagen ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach den Beträgen der Gesamtförderung [9 000 Euro, 7 500 Euro, 6 750 Euro usw.] listen)?
3. Mittel in welcher Höhe wurden für die Förderung von Gebrauchtwagen ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach den Beträgen der Gesamtförderung [9 000 Euro, 7 500 Euro, 6 750 Euro usw.] listen)?
4. Mittel in welcher Höhe wurden im Bereich Leasing-Fahrzeuge ausgeschüttet (bitte Anzahl der Einzelförderungen nach Leasing-Laufzeit und die Gesamtsumme an Förderung der einzelnen Leasing-Laufzeiten listen)?
5. Wie viele der im zweiten Halbjahr 2020 in Deutschland zugelassenen Elektrofahrzeuge, deren Halter eine staatliche Förderung erhielten, waren nach Kenntnis der Bundesregierung zum 31. Dezember 2021 noch in Deutschland zugelassen?
6. Welche Schritte wurden von der Bundesregierung unternommen, um weitere Kenntnisse und Datengrundlagen in Bezug auf in Deutschland neu zugelassene und geförderte Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride, die nach Ablauf der Haltedauer als Gebrauchtwagen ins europäische Ausland verkauft werden (vgl. in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Anfrage) zu erlangen, und welche Kenntnisse wurden dabei erlangt (bitte auch auflisten, wann die Schritte unternommen wurden)?
7. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Kfz-Zulassungsbehörden eine Statistik geführt, wie viele elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb eines Jahres zugelassen und wieder abgemeldet worden sind (wenn ja, bitte diese Zahlen seit Beginn der Förderung listen)?
8. Ist nach Ansicht der Bundesregierung ein Anfangsverdacht zur missbräuchlichen Inanspruchnahme von Subventionen gegeben, wenn elektrisch betriebene Fahrzeuge nach kurzer Haltedauer unter Gewinn ins Ausland verkauft werden (wenn ja, welche Schritte wurden hier von der Bundesregierung unternommen, und wann)?

Berlin, den 18. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Aktuelle Zahlen zu Baukosten und Zeitpunkt der Fertigstellung der zweiten Stammstrecke München

Am Projekt Zweite Stammstrecke München sind die Deutsche Bahn AG (DB AG; die auch die Projektausführende ist), der Freistaat Bayern, die Stadt München und der Bund beteiligt; Letzterer trägt den größten Teil der Projektkosten (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article239883921/S-Bahn-Projekt-Muenchen-Schweigen-ueber-die-Gruende-fuer-Bayerns-Debakel.html>).

Vor kurzem veröffentlichte eine vom bayerischen Verkehrsministerium 2019 eingesetzte Monitoring-Gruppe Daten vom November 2021, aus denen hervorgeht, dass das bayerische Verkehrsministerium die Summe der Baukosten mit einer Höhe von 7,2 Mrd. Euro neu berechnet hat, was die ursprünglichen Kosten von 3,85 Mrd. Euro beträchtlich übersteigt. Darüber hinaus würde sich der Zeitpunkt der Inbetriebnahme von 2028 auf 2037 verschieben (<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stammstrecken-streit-wusste-der-freistaat-seit-november-bescheid-art-828468>).

Ein Abbruch der laufenden Arbeiten würde 2 Mrd. Euro kosten, insbesondere aufgrund von Schadenersatzforderung auf der Grundlage zahlreicher eingegangener Verträge sowie aufgrund von dann erforderlichen Rückbaumaßnahmen (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zweite-stammstrecke-verkehrsminister-christian-bernreiter-1.5620089>).

In einer Sitzung des Verkehrsausschusses im bayerischen Landtag am 12. Juli 2022 sagte der für Bayern zuständige DB-Konzernbeauftragte Klaus-Dieter Josel, dass die Preissteigerungen des Projektes auf Bauerweiterungen am Hauptbahnhof, die derzeitige Preisentwicklung sowie längere Genehmigungsverfahren und neue Erkenntnisse zurückzuführen seien (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zweite-stammstrecke-verkehrsminister-christian-bernreiter-1.5620089>).

Ein für den 30. Juni 2022 geplantes Krisentreffen mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing in der bayerischen Staatskanzlei wurde von Letzterem abgesagt (<https://www.welt.de/politik/deutschland/article239883921/S-Bahn-Projekt-Muenchen-Schweigen-ueber-die-Gruende-fuer-Bayerns-Debakel.html>).

Für Ende Juli 2022 ist ein Gespräch zwischen der DB AG und der bayerischen Landesregierung geplant (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-s-bahn-zweite-stammstrecke-verkehrsminister-christian-bernreiter-1.5620089>).

Anfang Oktober 2022 wird der Controlling-Stab der DB AG eigene neue Zahlen zu den Baukosten des Projektes vorlegen (<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stammstrecken-streit-wusste-der-freistaat-seit-november-berlin-828468>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hatten die Bundesregierung, die DB Netz AG oder der DB-Konzernbeauftragte für Bayern Kenntnis von den Daten zu Baukosten und Bauzeit der zweiten Stammstrecke München, die die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Monitoring-Gruppe zum November 2021 errechnet hatte?
Wenn ja, ab wann hatten sie diese Kenntnis, und wie haben sie darauf reagiert?
2. Von wann stammt nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte Baukostenrechnung, die der DB Netz AG zur zweiten Stammstrecke München vorliegt?
3. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten für die zweite Stammstrecke München in dem in der Frage 2 erfragten Dokument?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Beteiligung an der Finanzierung des Projektes Zweite Stammstrecke München
 - a) für die DB Netz AG,
 - b) für den Bund,
 - c) für die Stadt München,
 - d) für den Freistaat Bayern?
5. Wie hoch wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Beteiligung an den nun höheren Kosten des Projektes
 - a) für die DB Netz AG,
 - b) für den Bund,
 - c) für die Stadt München,
 - d) für den Freistaat Bayernvoraussichtlich werden?
6. Aus welchem Grund hat Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing den für den 30. Juni 2022 anberaumten Termin in der bayerischen Staatskanzlei nicht wahrgenommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Einpendler nach München von 2022 bis einschließlich 2037 voraussichtlich entwickeln?
8. Welche Auswirkungen könnte nach Kenntnis der Bundesregierung der stark gestiegene Kostenrahmen des Projektes Zweite Stammstrecke München auf andere Schienenverkehrsprojekte in Bayern haben (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Berlin, den 19. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Statistische Erhebungen im Baugewerbe

Die Situation im Baugewerbe ist momentan durch Baustoffknappheit und Teuerung von Material und Energie angespannt wie selten (vgl. <https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/04/PD2215661261.html>; <https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/05/PD2221061241.html>). Zudem werden den Unternehmen Pflichten zur statistischen Erhebung auferlegt (https://www.gesetze-im-internet.de/prodgewstat/_4.html), zu deren Erfüllung diese zusätzliche Ressourcen aufwenden müssen. Die Fragesteller bitten daher um die Beantwortung der folgenden Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Nach welchen Kriterien werden die Anzahlen der zur Erhebung von statistischen Daten verpflichteten Betriebe und Unternehmen, gemäß dem Gesetz über die Statistik im Produzierenden Gewerbe (ProdGewStatG), 2. Abschnitt (<https://www.gesetze-im-internet.de/prodgew-statg/BJNR027790975.html#BJNR027790975BJNG000201377>), bestimmt?
2. Erfolgt die Verteilung der jeweilig zur Erhebung der statistischen Daten verpflichteten Betriebe und Unternehmen auf die Bundesländer nach einem bestimmten Schlüssel (bitte begründen)?
 - a) Wenn ja, nach welchem?
 - b) Wenn nein, nach welcher Methode erfolgt die Verteilung dann?
 - c) Wird die Anzahl der existierenden Betriebe und Unternehmen je Bundesland dabei berücksichtigt (bitte begründen)?
3. Wie sind die jeweilig zur Erhebung der statistischen Daten verpflichteten Betriebe und Unternehmen auf die Bundesländer in den letzten fünf Jahren verteilt (bitte je Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Kosten, die den Betrieben und Unternehmen durch die statistischen Erhebungen entstehen?
 - a) Wenn ja, welche (bitte ausführen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

5. Als Grundlage für welche konkreten Beschlüsse, Maßnahmen, Initiativen, Projekte und Programme dienten diese Erhebungen nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte für die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?

Berlin, den 13. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Herkunft der Mittel für die Finanzierung des Erwerbs eines US-amerikanischen Lkw-Logistikers durch die Deutsche Bahn AG

Das 100-prozentige Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), DB Schenker, gab am 24. Juni 2022 den Erwerb des nordamerikanischen Transportunternehmens USA Truck Inc., bekannt (vgl. <https://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-erwirbt-usa-truck.html>).

Laut Presseinformationen wurde die im Bundesstaat Arkansas ansässige USA Truck Inc. 1983 gegründet und kann nach eigenen Angaben auf eine Flotte von etwa 1 900 Lkw verweisen (vgl. [logistik-heute.de/news/uebernahme-db-schenker-kauft-usa-truck-fuer-453-millionen-dollar-37318.html](https://www.logistik-heute.de/news/uebernahme-db-schenker-kauft-usa-truck-fuer-453-millionen-dollar-37318.html)).

Der DB AG wurden vom Bundshaushaltsgesetzgeber im Jahr 2021 eine Kapitalerhöhung in Höhe von 6 Mrd. Euro aus Steuermitteln ermöglicht (vgl. Bundestagsdrucksache 19/22600), im Jahr 2022 in Höhe von 1,125 Mrd. Euro aus Steuermitteln (vgl. Bundestagsdrucksache 20/1000).

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass die DB AG Gewinne ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Eigentümer Bund nicht in jedem Jahr vollständig als Dividende abführte, obwohl sie dazu vertraglich verpflichtet war. Da die Gewinne für Ersatzinvestitionen vorgesehen waren, fehlte ein hoher Millionenbetrag für den Erhalt des Schienennetzes (vgl. <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2021-hauptband/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bmvi/2021-19>).

Des Weiteren hält der Bundesrechnungshof laut seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundshaushaltsordnung zur anhaltenden weltweiten Expansion der Geschäftstätigkeiten des DB-AG-Konzerns vom 18. Februar 2022 für geboten, dass der Bund sein Beteiligungsportfolio an der DB AG im Sinne seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages zugunsten der Eisenbahn in Deutschland ausrichtet. Eingebettet in eine solche Gesamtstrategie sollte der Bund bei der DB AG darauf hinwirken, dass diese ihr Auslandsengagement zurückfährt (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/deutsche-bahn-riskiert-zu-viel-im-ausland-bahnreform-17852991.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung den in der Presse genannten Kaufpreis von 453 US-Dollar (rund 430 Mio. Euro) für den Erwerb der USA Truck Inc., (im folgenden USAT) durch die DB Schenker AG bestätigen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Steht die über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH im Mai 2022 emittierte Anleihe (ISIN: XS2484327999) mit einem Volumen von 900 Mio. Euro und mit einer Laufzeit von acht Jahren in einem Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Erwerb der USAT, und wenn nein, waren andere Anleihen Voraussetzung für den Erwerb der USAT?
3. Welche Anleihen in welcher Höhe und mit welchen Laufzeiten wurden seitens der Deutsche Bahn Finance GmbH in den Jahren 2020, 2021 und in den beiden ersten Quartalen 2022 begeben, welche sind im Jahr 2022 noch geplant?
4. Wann wurden 6 Mrd. Euro aus dem Haushaltstitel 831 01-742 auf Grundlage des Haushaltsgesetzes 2021 an die DB AG überwiesen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wann wurden 1,125 Mrd. Euro aus dem Haushaltstitel 831 01-742 auf Grundlage des Haushaltsgesetzes 2021 an die DB AG überwiesen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Wie hoch ist der Stand der Verbindlichkeiten der DB AG zum 30. Juni 2022?
7. Wie hat sich der Verschuldungsgrad (debt to equity ratio bzw. gearing), also das Verhältnis zwischen dem bilanziellen Fremdkapital und dem Eigenkapital, bei der DB AG vom ersten Quartal 2019 bis zum Ende des zweiten Quartals 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte pro Quartal angeben)?
8. Aus welchem Grund wurde im Jahr 2017 ein Sitz- und Rechtsformwechsel der Deutsche Bahn Finance GmbH mit der Eintragung in das Handelsregister von Berlin-Charlottenburg vollzogen, womit aus der Deutsche Bahn Finance B. V. mit Sitz in Amsterdam die Deutsche Bahn Finance GmbH mit Sitz in Berlin wurde (vgl. <https://ir.deutschebahn.com/de/anleihen-rating/deutsche-bahn-finance-gmbh/firmenprofil/#:~:text=Am%201.,GmbH%20mit%20Sitz%20in%20Berlin?>)?
9. Hat die Bundesregierung den seitens des Bundesrechnungshofes in seinem einzelplanbezogenen Prüfbericht vom 30. November 2021 (vgl. <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2021-hauptband/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bmvi/2021-19>) erhobenen Vorwurf, die DB AG erstatte vertragswidrig ihre Gewinne aus ihren Infrastrukturunternehmen nicht dem Bund, überprüft, und wenn ja, was war das Ergebnis, und was waren die Konsequenzen für die zuständigen Vorstandsmitglieder der DB AG?
10. Macht sich die Bundesregierung die Kritik des Bundesrechnungshofes zu eigen, dass der Bund sein Beteiligungsportfolio an der DB AG im Sinne seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages zugunsten der Eisenbahn in Deutschland ausrichten solle und er darauf hinzuwirken habe, dass die DB AG ihr Auslandsengagement zurückfährt (vgl. Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 20/0062)?

11. Ist der Erwerb der USAT dahin gehend zu bewerten, dass die Bundesregierung die DB AG zu keiner Veräußerung von Auslandsaktivitäten oder zu einem Teilverkauf der DB Schenker AG drängt und dass sie derartige Überlegungen nicht weiterverfolgt?
12. Wie viele Eisenbahnwaggons betreibt die USAT, welche sonstigen Aktivitäten im Bereich Schienenverkehr betreibt die USAT nach Kenntnis der Bundesregierung, und in welchen Ländern außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika ist diese Aktiengesellschaft aktiv?
13. Welchen Einfluss erwartet die Bundesregierung vom Erwerb der USAT auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland, und welche Zunahme in Tonnenkilometern im Bereich des deutschen Schienennetzes werden durch die Transaktion erwartet?
14. Wird die Bundesregierung darauf Einfluss nehmen, dass die USAT eine Vorreiterrolle bei der Einführung batteriebetriebener Lkw auf dem nordamerikanischen Kontinent spielt, oder wird die Bundesregierung auf die Anschaffungsstrategie des Fuhrparks keinen Einfluss nehmen?
15. Insoweit die Bundesregierung der Auffassung ist, dass eine eingesparte Tonne an CO₂-Emissionen an jedem Ort klimapolitisch einen identischen Effekt haben muss, wird die Bundesregierung versuchen, dahin gehend Einfluss auf die Geschäftspolitik der USAT zu nehmen, Güterverkehre von amerikanischen Straßen auf amerikanische Schienen zu verlegen?
16. Ist der Erwerb der USAT aus Sicht der Bundesregierung im Hinblick auf mögliche weitere Corona- oder andere Epidemien wichtig, weil für die deutsche Exportindustrie wichtige Güter durch USA Truck Inc. distribuiert werden, und wenn ja, welche Güter sind das?
17. Wurde die Bundesregierung vor dem Erwerb der USAT seitens der DB AG informiert, und wenn ja, wann?
18. Wurde dem Erwerb der USAT durch den Aufsichtsrat der DB AG zugestimmt, und wenn ja, wie haben sich die Vertreter des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verhalten?
19. Inwiefern ist sichergestellt, dass in das Board der USAT ein Mitglied eintritt, das die Interessen der Bundesrepublik Deutschland wahrnimmt?
20. Führt die Bindung von Mitteln für den Erwerb der USAT nach Auffassung der Bundesregierung dazu, dass die Verfügbarkeit von Mitteln für die Sanierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland eingeschränkt wird, wenn ja, in welchem Umfang, und ist seitens der Bundesregierung geplant, für den Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 2023 weitere Steuermittel für eine Sanierung der Infrastruktur der DB AG zu beantragen?

Berlin, den 27. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Aufrechterhaltung des deutschen Seelotswesens

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

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

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

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

Bislang wurden Seelotsen aus dem Kreis des nautischen Schiffsführungspersonals rekrutiert. Aufgrund der personellen Entwicklung sind die Zahlen aktiver nautischer Wachoffiziere und Kapitäne stetig rückläufig (vgl. Hans Jürgen Witthöft, Das deutsche Seelotswesen, https://www.mhf.berlin/images/PDFs_fuer_Berichte/2018/MarineForum_Witthoeft_Seelotswesen_2.pdf). Dies gilt auch für die Absolventenzahlen der nautischen Ausbildungseinrichtungen (ebd.). Die traditionell aus Kapitänen, nautischen Wachoffizieren und nautischen Absol-

venten bestehende Zielgruppe verringert sich stetig (ebd.). Hinzu kommt das sich verstärkende Phänomen eines allgemeinen Fachkräftemangels in schiffahrtsbezogenen Berufen (ebd.). Davon betroffen sind der öffentliche Bereich wie Marine, Bundespolizei, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und Wasserschutzpolizei und der private Bereich wie beispielsweise Reedereien.

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Seelotsen werden nach Auffassung der Bundesregierung unter der Berücksichtigung der Altersstruktur, krankheits- und unfallbedingten Ausfälle sowie der Entwicklung des Verkehrs in den nächsten zehn Jahren benötigt?
2. Wie wird sich nach Auffassung der Bundesregierung der Bedarf an Seelotsen durch die weiteren Entwicklungen in Technik und Verkehr verändern?
3. Wie wird die erforderliche Zuverlässigkeit der Seelotsen nach der Änderung des Seelotsgesetzes ermittelt?
4. Werden biographische Eignungsfaktoren (Dienststellung und Einsatzzeiten) soweit diese bei LA2- oder LA3-Bewerbern vorhanden sind, in eine Eignungsfeststellung einbezogen?
5. Wie wird nach der Änderung des Seelotsgesetzes die psychische, physische, fachliche und charakterliche Eignung der Seelotsen ermittelt?
6. Welche Zielgruppen werden künftig als potenziell geeignet für den Beruf des Seelotsen betrachtet (Schulbildung, Qualifikationen, Verfügbarkeit)?
7. Wie viele potenzielle Bewerber als Seelotse gibt es jeweils in den verschiedenen Zielgruppen (LA1, LA2, LA3)?
8. Wie viele Bewerber als Seelotse müssen eignungsdiagnostisch untersucht werden, um eine ausreichende Anzahl geeigneter Anwärter vorzuhalten?
9. Wie werden potenzielle Anwärter für den Beruf des Seelotsen im Vorfeld angesprochen, informiert und potenziell erfasst?
10. Wie sind das Bildungsmarketing und die Rekrutierung von Bewerbern für die künftige Seelotsenausbildung konzeptioniert (Informationen in küstenfernen Gebieten, Berufsmessen, Berufsberatung, Anzeigen und Werbung etc.)?
11. Wie stellt sich die Anwärtersituation unter dem Aspekt eines maritimen Fachkräftemangels dar (Wettbewerbssituation zwischen der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst)?

12. Inwiefern sind Bedürfnisse der künftigen Generationen im Ausbildungskonzept für Seelotsen berücksichtigt worden (z. B. Shell-Studien, planbare Freizeit, Sabbaticals, Mutterschutz, Elternzeit etc.)?
13. Können sich künftige Anwärter zum Seelotsen ihre zukünftigen Reviere aussuchen (Attraktivität der Reviere)?
14. Muss bei einer Zuweisung auf ein Revier mit einer Verkleinerung der Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) gerechnet werden (unterschiedliche soziale Bedingungen und Infrastruktur der unterschiedlichen Reviere)?
15. Wie wird sich der künftige Bewerbungs- und Zulassungsprozess für Seelotsenanwärter im Detail praktisch gestalten (Ablaufbeschreibung)?
16. Wo und wie können sich potenzielle Bewerber über Anforderungen und Ablauf des Bewerbungs- und Auswahlverfahrens für Seelotsen informieren (rechtzeitige öffentliche Bekanntmachung)?
17. Inwiefern sind die zuständigen Stellen potenziellen Anwärtern bekanntgemacht (zielgruppenorientierte Bekanntmachung, z. B. durch Berufsberatung)?
18. Gab oder gibt es Übergangsregelungen für bereits registrierte Bewerber, und inwiefern sind diese über die anstehenden Veränderungen informiert worden (persönlicher Aufwand)?
19. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen ggf. durch die neuen Ausbildungsmodalitäten im Vergleich zu dem herkömmlichen Ausbildungsprozess entstehende zeitliche und finanzielle Erschwernisse für die Zielgruppen der berufserfahrenen Anwärter (LA2, LA3; Bezug auf Verdienstaustausch, zusätzliche Eingangsprüfungen und Verlängerung der Ausbildung) evaluiert, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
20. Wie werden eine Verlängerung der Ausbildung sowie eine zusätzliche Eingangsprüfung für LA3 begründet (höherer persönlicher Aufwand könnte zu geringeren Bewerberzahlen führen, vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/288/1928841.pdf>, S. 6 zur Äußerung der Fraktion der AfD)?
21. Wird die Anwärterzahl der Zielgruppe LA3 nach Auffassung der Bundesregierung durch die Änderung des Ausbildungsprozesses reduziert werden, was der eigentlichen Zielstellung der Sicherung der Personalbeschaffung nach Auffassung der Fragesteller zuwiderliefe?
22. Wie und mit welchem Vorlauf müssen die Lotsenbrüderschaften (LB) ihren Personalbedarf anmelden?
23. Kann ein Bedarf an Seelotsen, so wie bisher, spontan und jederzeit angemeldet werden?
24. Bleiben die Lotsenbrüderschaften in der Lage, ihren Bestand eigenverantwortlich, verkehrsgemessen und flexibel zu regeln?
25. Müssen die Lotsenbrüderschaften nach Auffassung der Bundesregierung durch den neuen verlängerten Zulassungs- und Ausbildungsprozess mit starken Schwankungen im Bestand rechnen (Gefahr Über- und Unterbestand)?

26. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Unterbestandes an Seelotsen zu einer Mehrarbeit und erhöhten Belastung der Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
27. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob eine ggf. mit dem neuen Zulassungs- und Ausbildungssystem einhergehende Gefahr des Überbestandes an Seelotsen zur Verringerung des Einkommens und somit zu finanziellen Risiken für Bestandslotsen führen könnte, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
28. Wie werden die Bundeslotsenkammer (BLK) bzw. die Bruderschaften in den Zulassungsprozess mit eingebunden, geht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer und Lotsenbruderschaften über eine beratende Funktion hinaus, und wenn ja, inwiefern?
29. Inwiefern steht eine Einbindung der Bundeslotsenkammer im Einklang mit ihren gesetzlichen Aufgaben (SeeLG) und ihren Satzungen (Haushalt und Verwaltung von Bundesgeldern)?
30. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob die Bundeslotsenkammer mit ihrer Organisationsstruktur für die zukünftigen Aufgaben geeignet ist, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
31. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob durch ein neues SeeLG und ein neues Ausbildungssystem in die Selbstverwaltung der Bundeslotsenkammer und der Lotsenbruderschaft eingegriffen wird, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
32. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob die Bestandslotsen durch das neue Ausbildungssystem ein zusätzliches finanzielles Risiko tragen, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gelangt?
33. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die einschlägige Berufserfahrung in gleichem Umfang in einer deutlich kürzeren Ausbildung vermittelt werden (Vergleich von Umfang und Didaktik)?
34. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung durch den Wegfall der einschlägigen Berufserfahrung die spätere Gefahr einer geringeren Beratungsqualität?
35. Wie hoch wird die Rate der Ausbildungsabbrecher geschätzt?
36. Welche Mehrkosten könnten dadurch entstehen (vgl. Frage 35, Alimentation und Ausbildungskosten)?
37. Hat die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihres Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Reform der Ausbildung von Seelotsinnen und Seelotsen evaluiert, ob es durch das neue Ausbildungssystem zu einer finanziellen und/oder personellen Mehrbelastung der Lotsenbruderschaften sowie der einzelnen Bestandslotsen kommt, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?

38. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die relevanten nautischen Fertigkeiten auf einem Fahrzeug erworben werden, ohne ein Teil der Besatzung zu sein (Einverständnis des Kapitäns, Haftungsproblematik als Berater)?
39. Wie und nach welchen Kriterien wird vorhandene einschlägige Berufserfahrung (LA2, LA3) als Ausbildungsanteil gewertet (objektive Vergleichsmöglichkeiten)?
40. Welche Verkürzungsmöglichkeiten ergeben sich für Anwärter mit einschlägiger Berufserfahrung (Kriterien, Bewertungsschema)?
41. Welche Ausbildungsanteile sind in dem Zeitraum, in welchem Anwärter der LA1 mit der Erstellung ihrer Masterarbeit beschäftigt sind (ca. drei Monate), für Anwärter mit Berufserfahrung (LA2, LA3) vorgesehen?
42. Sind die Anteile zwischen praktischer und theoretischer Ausbildung für alle Zielgruppen (LA1, LA2, LA3) im letzten Ausbildungsabschnitt (zwölf Monate) gleich?

Berlin, den 13. Juli 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zwischenstand der Ursachen und Gründe des schweren Zugunglücks bei Burgrain (Oberbayern)

Am 3. Juni 2022 wurden bei einem Zugunglück zwischen Garmisch-Partenkirchen und München fünf Menschen tödlich und mehr als 70 leicht oder schwer verletzt (https://www.zeit.de/news/2022-06/29/nach-zugunglueck-von-garmisch-arbeit-an-strecke-geht-weiter?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Sowohl das rollende Material als auch die betreffenden Teile der Infrastruktur wurden von der Staatsanwaltschaft München II beschlagnahmt (<https://www.welt.de/wirtschaft/article239195081/Entgleister-Zug-Bahn-Unfallbehoerde-beschlagnahmt-Unglueckszug-von-Garmisch-Partenkirchen.html>). Darüber hinaus wurden kurze Zeit nach dem Ereignis Ermittlungen gegen den Lokführer, den Fahrdienstleiter und den Streckenverantwortlichen der DB Netz AG aufgrund des Verdachts der fahrlässigen Tötung aufgenommen (<https://www.spiegel.de/p/anorama/garmisch-partenkirchen-ermittlungen-konzentrieren-sich-auf-gleise-und-fahrzeuge-a-2b4298b7-77d7-46c6-8a6e-d7455ae0b89e>).

Bereits wenige Stunden nach dem Unglück wurde bekannt, dass sich die Unglücksstelle auf einer Teilstrecke befindet, die einen sogenannten Gleislagefehler aufweist. Der Termin für die Fehlerbehebung lag einige Tage nach dem Unglückstag (<https://www.berliner-zeitung.de/news/zugunglueck-mit-fuenf-toten-in-bayern-garmisch-partenkirchen-burgrain-bahn-plante-zeitnah-arbeiten-an-gleisen-li.233604>).

Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, für die Sicherheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur zu sorgen (https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_4.html).

Die DB AG muss darüber hinaus dem Eisenbahnbundesamt jährlich einen Bericht vorlegen, in welchem der Zustand der Infrastruktur anhand bestimmter Qualitätskennzahlen bewertet wird (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB)). Diesen Bericht verfasst das Unternehmen selbst ([https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20\(%20IZB%20\).,zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20(%20IZB%20).,zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern)). Der Bund beauftragt einen Wirtschaftsprüfer, der „die zweckmäßige Verwendung der Mittel“ (gemeint ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, LuFV; zurzeit LuFV III, Laufzeit 2020 bis 2029) überprüft (<https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Download>

s/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 15).

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (Laufzeit 2020 bis 2029) wurden drei neue Qualitätskennzahlen eingeführt, neben Netzverfügbarkeit und Substanzwert auch die Qualitätskennzahl Gleislage (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/Sonderberichte/LuFV_III_Sonderbericht_01.pdf?__blob=publicationFile&v=2#:~:text=1.4%20LuFV%20II%3A%20Neue%2Fmodifizierte%20Qkz,-Die%20zuvor%20beschriebenen&text=Gleich%2D%20wohl%20haben%20die%20Vertragspartner,Zustand%20der%20Schienenwege%20zu%20erreichen.,S.9).

Gemäß § 8 Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) kommen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes für Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege auf (https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/_8.html).

Für die Finanzierung dieser Aufgabe kommen verschiedene Mittel infrage. Das umfangreichste Finanzierungsinstrument ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Hier wird der Umfang der Mittel festgelegt, der im Rahmen von Ersatzinvestitionen verwendet werden soll. Darüber hinaus muss die Deutsche Bahn AG Eigenmittel bereitstellen, die für Instandhaltungen aufgebracht werden müssen (<https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-infrastrukturunternehmen-erfuellen-die-lufv.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Seit wann war bekannt, dass auf dem betreffenden Teilstück der Strecke mit der Nummer 5504 ein Gleislagefehler bestand?
2. Wer hat wann entschieden, dass eine Gleislageberichtigung auf dem betreffenden Teilstück zu erfolgen hat, und auf welchen Zeitpunkt wurde die Berichtigung terminiert?
3. Gab es eine Entscheidung, die Gleislageberichtigung zu verschieben, und wenn ja, aus welchen Gründen wurde dies so entschieden, und wer hat dies entschieden?
4. Hat es auf dem betreffenden Teilstück früher schon einmal Gleislagefehler gegeben, die berichtigt werden mussten, und wenn ja, wann war dies, und wann fanden jeweils die Berichtigungen statt?
5. Hat es auf dem betreffenden Teilstück in den vergangenen zehn Jahren andere Fehler oder Schäden an der Infrastruktur gegeben außer einem Gleislagefehler, und wenn ja, um welche Fehler oder Schäden handelte es sich, und wann wurden diese festgestellt und wann behoben?
6. Wie viele Langsamfahrstellen gab es auf dem Schienennetz der DB Netz AG (sowohl vorübergehende als auch dauerhafte Langsamfahrstellen, beide Arten bitte getrennt nennen und Daten bitte außerdem nach Netzbezirken der DB Netz AG differenzieren)
 - a) zum 3. Juni 2022 und
 - b) zum 20. Juli 2022?
7. Aus welchen Mitteln wird die Behebung eines Gleislagefehlers bezahlt, und in welche Kategorie wird eine Gleislageberichtigung von der DB Netz AG eingeordnet (z. B. Instandsetzung oder Instandhaltung)?

8. Wird die DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung dem in der Einleitung zitierten Anspruch gerecht, den das Unternehmen in seinem Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht beschreibt (IZB 2021, S. 110)?
9. Wie lange wird nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich die Überprüfung der 200 000 Betonschwellen andauern, die im Nachgang des Unglücks nun bundesweit überprüft werden?
10. In wie vielen Netzbezirken der DB Netz AG gab es seit 2018 von den Bezirksverantwortlichen Meldungen, dass zu wenige Mittel für die Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebes bzw. für die Instandhaltung der Infrastruktur zur Verfügung stünden (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?
11. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb des Unternehmens DB Netz AG mit Mitarbeitern umgegangen, die Problemlagen, wie sie in der vorhergehenden Frage erfragt wurden, melden?
12. In wie vielen Fällen gab es seit 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung als Reaktion auf Meldungen, wie sie in Frage 10 erfragt wurden, Versetzungen, Freistellungen andere arbeitsrechtliche Maßnahmen gegen die betreffenden Mitarbeiter (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?
13. In welchem Umfang müssten die Mittel für die Instandhaltung und Instandsetzung in den Netzbezirken der DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung erhöht werden, um eine einwandfreie Ausführung der erforderlichen Rahmen im Rahmen der Vorschriften (z. B. Fristen) sicherzustellen?

Berlin, den 29. Juli 2022

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

Auswahl der Maßnahmen im Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor

Am 13. Juli 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sein Sofortprogramm zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor vorgelegt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor.html>).

Die Emissionsziele des Verkehrssektors wurden 2021 um 3 Millionen Tonnen CO₂ überschritten. Mit dem vorgelegten Maßnahmenpaket soll laut dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, der Verkehrssektor zurück auf den Pfad der Einhaltung der Klimaziele geführt werden (ebd.).

Weiter ist der Pressemitteilung eine Bewertung der Maßnahmen für ein Sofortprogramm nach Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) beigelegt (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-1.pdf?__blob=publicationFile). Es handelt sich hierbei nach eigener Aussage des Papiers um einen Kurzreport im Rahmen der wissenschaftlichen Beratung und Begleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS-III). Laut dieser gutachterlichen Bewertung können mit den vorgelegten Maßnahmen zusätzliche Einsparungen von rund 13,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente (CO₂äq) (Summe 2022 bis 2030) erreicht werden. 10,7 Millionen Tonnen mehr als durch die Verfehlung der Emissionsziele von 2021 nötig.

Bei der Maßnahme „Auf- und Ausbau Ladeinfrastruktur für PKW und NFz“ wird ausgeführt, dass hier keine eigene Minderung der Treibhausgase (THG) zugerechnet wird, sie wäre jedoch eine unabdingbare Voraussetzung, die Wirkung wäre in der THG-Minderung anderer Instrumente enthalten (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat das BMDV während des Prozesses der Erstellung des Sofortprogramms zur Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor weitere Maßnahmen erwo-gen, und wenn ja, bitte einzeln auflisten?
 - a) Wie sahen die einzelnen Prozessschritte aus, die eine vorgeschlagene Maßnahme durchlaufen hat, bis sie entweder aussortiert oder ins Sofortprogramm aufgenommen wurde?

- b) Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bei welchem Prozessschritt und aufgrund welcher Gründe aussortiert?
 - c) Welche Bewertungsmatrix oder Bewertungsmaßstäbe wurde bzw. wurden beim BMDV intern verwendet, um die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen zu ermitteln und diese zu priorisieren?
 - d) Wurden die einzelnen Maßnahmen nach absoluter CO₂-Einsparung pro Maßnahme bewertet, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten?
 - e) Wurden die einzelnen Maßnahmen nach CO₂-Einsparung pro Euro pro Maßnahme bewertet, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten?
 - f) Wurden mögliche Verschränkungen der einzelnen Maßnahmen in der Bewertung berücksichtigt (dass z. B. die Umsetzung einer fiktiven Maßnahme A die CO₂-Auswirkung einer fiktiven Maßnahme B erhöhen oder verringern könnte), und wenn ja, wie?
 - g) Wurden auch die volkswirtschaftlichen Kosten der einzelnen Maßnahmen (beispielsweise durch Fahrzeitverlängerungen im PKW-Verkehr) berechnet und berücksichtigt für die Bewertung, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten, wie hoch diese je Maßnahme geschätzt wurden?
 - h) Wurden bei den einzelnen Maßnahmen sektorübergreifenden Auswirkungen (beispielsweise der Zuwachs an CO₂-Emissionen im Energiesektor durch eine Steigerung der E-Mobilität) berechnet und berücksichtigt für die Bewertung, und wenn ja, bitte tabellarisch auflisten, wie hoch die Zuwächse an CO₂-Emissionen in den anderen Sektoren je Maßnahme sind und in welchen Sektoren diese Zuwächse auftreten?
2. Wurden den Gutachtern des beigefügten Gutachtens (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) mehr Maßnahmen übermittelt als die Maßnahmen, die letztendlich in das Sofortprogramm Eingang gefunden erhalten haben, und wenn ja, welche?
 3. Hat das BMDV nach Erhalt des Gutachtens erwogen, weniger Maßnahmen für das Sofortprogramm vorzuschlagen, da laut Gutachten wesentlich mehr CO₂ durch die Maßnahmen eingespart wird, als benötigt wird, um zurück auf den Klimapfad zu gelangen, und wenn nein, warum nicht?
 4. Teilt das BMDV die Ansicht des Gutachtens, dass die THG-Minderung der Maßnahme „Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr“ durch Modalverlagerungen vom PKW auf das Fahrrad entstehen (vgl. Gutachten auf S. 7)?
 - a) Gibt es nach Ansicht des BMDV durch eine Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr weitere Auswirkungen, die zu einer THG-Minderung führen, und wenn ja, bitte auflisten?
 - b) Ist es aus Sicht des BMDV möglich, bei der Umsetzung der Maßnahme die im Gutachten ausgeführte Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr (ebd.) zu vermeiden, oder führt die Maßnahme „Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr“ unweigerlich zu einer Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr?
 - c) Ist eine Erhöhung der Fahrzeit im PKW-Verkehr erwünscht oder ein negativer Nebeneffekt (ebd.)?
 - d) Teilt das BMDV die Ansicht, dass durch die Ausbauoffensive Rad- und Fußverkehr bis 2030 4,36 Millionen Tonnen CO₂äq gemindert werden können (ebd., Tabelle 2)?
 - e) Wie viel PKW-Verkehr muss auf Rad- und Fußverkehr umgelagert werden, um eine Minderung von 4,36 Millionen Tonnen CO₂äq zu erreichen (ebd., Tabelle 2)?

5. Werden bei der Berechnung der ausgestoßenen Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente im Verkehrssektor und bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen die Realverbräuche (tatsächlich verzapfter und verbrauchter Kraftstoff) oder Verbrauchssimulationen verwendet?

Berlin, den 4. August 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zwischenbilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem zweiten Monat

Seit dem 1. Juni 2022 gilt für drei Monate im Nahverkehr des gesamten Bundesgebiets das sogenannte 9-Euro-Ticket. Das Ticket ist weder auf ein Bundesland noch auf einen Verkehrsverbund beschränkt. Lediglich auf Strecken des Nahverkehrs, die (ausnahmsweise) von einem Unternehmen des Fernverkehrs bedient werden, ist das 9-Euro-Ticket nicht gültig. Abo-Kunden bekommen die entsprechende Differenz zum 9-Euro-Ticket erstattet. Der Bund wiederum erstattet den Ländern insgesamt 2,5 Mrd. Euro (<https://www.spiegel.de/auto/was-sie-zum-neun-euro-ticket-wissen-muessen-a-dc9244dc-21d8-4511-8a5b-b9c088beec7f>). Für den Monat Juni 2022 wurden 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft (<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/thema/9-euro-ticket>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele 9-Euro-Tickets wurden nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen für den Monat Juli 2022 bundesweit verkauft?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr AG im Juli 2019 in Beförderungsfällen und Personenkilometern?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der DB Fernverkehr AG im Juli 2022 in Beförderungsfällen und Personenkilometern?
4. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im Juli 2022 Züge des Nahverkehrs von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (bitte Ort und Datum angeben)?
5. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im Juli 2022 Bahnsteige von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (vgl. beispielsweise <https://www.br.de/nachrichten/bayern/muenchen-widerstand-bei-zug-raeumung-wegen-9-euro-ticket,T9s6ofJ>; bitte Ort und Datum angeben)?
6. Stand nach Kenntnis der Bundesregierung dem Unternehmen DB Regio AG im Juli 2022 ausreichend Personal zur Verfügung, um den praktischen Ansprüchen des 9-Euro-Tickets gerecht zu werden, oder kam es aufgrund von Personalmangel zu Verspätungen, Zugausfällen oder zum Verzicht auf Fahrausweiskontrollen?

7. Wie viele Zugausfälle und Verspätungsminuten gab es im Nahverkehr auf dem deutschen Schienennetz im Juli 2022, die sich auf durch lange Fahrgastwechsel überschrittene Haltezeiten zurückführen lassen?
8. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung etwaige Verspätungen oder andere Probleme im Nahverkehr zu Problemen oder Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr im Monat Juli 2022 geführt, und wenn ja, in welcher Form, und in welchem Ausmaß?

Berlin, den 4. August 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Bilanz zu Auswirkungen des 9-Euro-Tickets nach dem dritten Monat

Seit dem 1. Juni 2022 gilt für drei Monate im Nahverkehr des gesamten Bundesgebiets das sogenannte 9-Euro-Ticket. Das Ticket ist weder auf ein Bundesland noch auf einen Verkehrsverbund beschränkt. Lediglich auf Strecken des Nahverkehrs, die (ausnahmsweise) von einem Unternehmen des Fernverkehrs bedient werden, ist das 9-Euro-Ticket nicht gültig. Abo-Kunden bekommen die entsprechende Differenz zum 9-Euro-Ticket erstattet. Der Bund wiederum erstattet den Ländern insgesamt 2,5 Mrd. Euro (<https://www.spiegel.de/auto/was-sie-zum-neun-euro-ticket-wissen-muessen-a-dc9244dc-21d8-4511-8a5b-b9c088bec7f>). Für den ersten Monat Juni wurden noch 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/thema/9-euro-ticket>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele 9-Euro-Tickets wurden nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen für den Monat August 2022 bundesweit verkauft?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der DB Fernverkehr AG im August 2019 in Beförderungsfällen und Personenkilometern?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung das Fahrgastaufkommen in den Zügen der DB Fernverkehr AG im August 2022 in Beförderungsfällen und Personenkilometern?
4. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im August 2022 Züge des Nahverkehrs von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (vgl. beispielsweise <https://www.br.de/nachrichten/bayern/muenchen-widerstand-bei-zug-raeumung-wegen-9-euroticket,T9s6ofJ>; bitte Ort und Datum angeben)?
5. Wie oft mussten nach Kenntnis der Bundesregierung im August 2022 Bahnsteige von der Bundespolizei aufgrund von Überfüllung geräumt werden (bitte von Ort und Datum angeben)?
6. Stand nach Kenntnis der Bundesregierung dem Unternehmen DB Regio AG im August 2022 ausreichend Personal zur Verfügung, um den praktischen Ansprüchen des 9-Euro-Tickets gerecht zu werden, oder kam es aufgrund von Personalmangel zu Verspätungen, Zugausfällen oder zum Verzicht auf Fahrausweiskontrollen?

7. Wie viele Zugausfälle und Verspätungsminuten gab es im Nahverkehr auf dem deutschen Schienennetz im August 2022, die sich auf durch lange Fahrgastwechsel überschrittene Haltezeiten zurückführen lassen?
8. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung etwaige Verspätungen oder andere Probleme im Nahverkehr zu Problemen oder Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr im Monat August 2022 geführt, und wenn ja, in welcher Form, und in welchem Ausmaß?

Berlin, den 23. August 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Stromsparpläne der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat angekündigt, ihren Mitarbeitern eine Prämie von 100 Euro als Belohnung für stromsparendes Verhalten auszuzahlen, die auf 150 Euro erhöht werden könne (Belohnung für Stromspar-Mitarbeiter, von Philipp Vetter in: Die Welt, 3. August 2022, S. 10). Die Einsparanreize betreffen aus Sicherheits- und Arbeitsschutzgründen in erster Linie das Personal in der Verwaltung des Unternehmens (ebd.).

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Inflation (<https://www.forbes.com/advisor/de/strom/strompreis/>), der sich neben der Gasversorgungskrise nun auch abzeichnenden Kohleversorgungskrise (<https://www.welt.de/politik/ausland/plus240274291/Ukraine-Krieg-Gaskrise-Europa-steht-vor-dem-Kohlekollaps.html>; <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Uniper-koennte-bald-Stromproduktion-drosseln-article23506000.html>) sowie der im Winter in weniger großem Umfang zur Verfügung stehenden Energien aus Wind- und Sonnenenergie werden die Energiepreise in den kommenden Monaten nach Auffassung der Fragesteller voraussichtlich weiter steigen.

Mit ihrem Elektrifizierungsprogramm möchte die Bundesregierung die elektrische Traktion im Schienenverkehr fördern (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Absicht, den Stromverbrauch der einzelnen Mitarbeiter zu erfassen, und wenn ja, in welcher Form soll dies geschehen?
2. In welcher Form soll die Ersparnis nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen werden, in gesparten Wattstunden oder in einem eingesparten finanziellen Betrag?
3. Welcher Zeitraum oder Zeitpunkt soll nach Kenntnis der Bundesregierung der Referenzpunkt für die Stromersparnis sein, und welche Einheit soll diesem Referenzpunkt zugrunde gelegt werden?
4. Wie hoch muss die durchschnittliche Ersparnis pro Mitarbeiter sein, um 100 Euro Bonus bzw. 150 Euro Bonus auszuzahlen?

5. Wie hoch ist der jährliche Energieverbrauch aller in Deutschland tätigen Unternehmen der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung (in Terawattstunden für die letzten zehn Jahre)?
6. Wie teilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der in der Frage 5 erfragte gesamte jährliche Energieverbrauch auf die Bereiche des unmittelbaren Bahnverkehrs, der Verwaltungsgebäude, der Bahnhofsgebäude und auf andere Bereiche auf?
7. Soll der zu ersparende Betrag, ab dem eine Belohnung von 100 Euro bzw. 150 Euro gezahlt werden wird (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), nach Kenntnis der Bundesregierung zu einem künftigen Zeitpunkt an die Inflation angepasst, also angehoben werden?
8. Welches Potenzial zur Stromeinsparung bei der elektrischen Zugförderung sehen die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte getrennt nach EVU, möglichen Maßnahmen und pro Maßnahme jeweils erreichbarer Einsparung in MWh sowie Prozent des Gesamt-Fahrstromverbrauchs des EVUs ausweisen)?
9. Gab es in den vergangenen fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung vorsorgliche Einstellungen oder Einschränkungen des Schienengüterverkehrs aufgrund einer absehbaren Strommangelsituation, beispielsweise infolge einer ungünstigen Prognose auf die Stromverfügbarkeit in den nächsten 72 Stunden, und wenn ja, wann war dies jeweils, und wie lange dauerte die Einstellung bzw. Einschränkung des Schienengüterverkehrs (bei dieser Frage ziehen die Fragesteller bewusst einen deutlich größeren Rahmen als bei der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/1375 bezüglich der plötzlich aufgetretenen Strommangelsituation am 23. März 2022)?
10. Wurde bislang nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem deutschen Schienennetz elektrische Traktion durch Dieseltraktion ersetzt, weil die Stromversorgung nicht gesichert oder aus der Sicht der EVU zu teuer war, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte getrennt nach EVU, Zeitraum und Anzahl der jeweils täglich betroffenen Züge auflisten)?

Berlin, den 22. August 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Äußerungen der Bundesregierung zu sogenannter Sozialer Mischung und guter Nachbarschaft in Neubauquartieren

Die Bundesregierung gab die Veröffentlichung „Soziale Mischung und gute Nachbarschaft in Neubauquartieren“ (im Folgenden: Soziale Mischung) durch das in das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung eingegliederte Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) heraus (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/zukunft-bauen-fp/2020/band-23-d1.pdf>). Nach Angaben der Bundesregierung werde die Gesellschaft „heterogener“ (Soziale Mischung, S. 10). Dadurch sei das Zusammenleben „schwieriger“ (ebd.). Die Bundesregierung wirft die Frage auf: „Wie schaffen wir Wohnanlagen, in denen die Anwältin neben der Studierenden lebt (...) oder die syrische neben der deutschen Familie?“ (Soziale Mischung, S. 3). Unbeantwortet lässt die Bundesregierung die Frage, welchen konkreten Nutzen die „deutsche Familie“ (ebd.) davon hat, neben der „syrischen Familie“ (ebd.) zu wohnen, die sich vor dem Hintergrund des Amtseides der Mitglieder der Bundesregierung (Artikel 64 i. V. m. Artikel 56 des Grundgesetzes) stellt. Auch der für die „syrische Familie“ (ebd.) nach Meinung der Bundesregierung entstehende Nutzen bleibt unklar.

Die Bundesregierung bezeichnet „Mischung“ als „Ziel“ („Verbunden mit der Mischung ist vor allem auch das Ziel, Inklusion und sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft zu stärken.“; Soziale Mischung, S. 4). Dabei bleibt nach Auffassung der Fragesteller unklar, wie die Bundesregierung das Ziel der „Mischung“ (ebd.) erreichen will, welche Rechtfertigungsgründe sie für die Schranken des Artikels 3 Absatz 3 des Grundgesetzes anführt, ob die gewählten Methoden anderen von der Bundesregierung behaupteten Grundsätzen widersprechen, welche Methoden sie dazu ausschließt und aus welchen Gründen.

Weiter beschreibt die Bundesregierung eine Reihe von Vorteilen und Nachteilen von „Segregation“ (Soziale Mischung, S. 30). Dabei bleibt zum Bedauern der Fragesteller unklar, wie die summarische Bewertung der Bundesregierung von „Segregation“ (ebd.) aussieht, welche Gruppen nach Ansicht der Bundesregierung von Segregation profitieren, welche Gruppen die Kosten tragen, und welche wissenschaftlichen Belege die Bundesregierung jeweils anführt.

Als „Vorteil von Segregation“ führt die Bundesregierung an, dass „Ethnische Minderheiten [sich] unter ihren Landsleuten am wenigsten fremd fühlen“ (Soziale Mischung, S. 30 f.). Zu der Frage, unter welchen Bedingungen sich Deutsche am wenigsten fremd fühlen, lässt die Bundesregierung Antworten vermissen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bestätigt die Bundesregierung ihre Aussage, dass „Mischung“ (Soziale Mischung, S. 4) ein Ziel ihrer Wohnungs- und Baupolitik sei?
2. Was versteht die Bundesregierung unter „Mischung“ (Soziale Mischung, S. 4)?
3. Nach welchen Kriterien bestimmt die Bundesregierung den Grad der „Mischung“ in einem „Quartier“ (Soziale Mischung, S. 43)?
4. Mit welchen wissenschaftlichen Studien belegt die Bundesregierung, dass die „Lebensqualität der Menschen“ bei verstärkter „Mischung“ (Soziale Mischung, S. 4) steigt?
5. Für welche Gruppen steigt die subjektiv empfundene Lebensqualität insgesamt bei verstärkter „Mischung“ (Soziale Mischung, S. 4) auf die die Bundesregierung abzielt, und für welche Gruppen sinkt sie?
6. Inwiefern wird nach Ansicht der Bundesregierung die Gesellschaft „heterogener“ (Soziale Mischung, S. 10)?
7. Unternimmt die Bundesregierung zielgerichtet oder als in Kauf genommene Nebenfolge Maßnahmen für mehr oder weniger „Heterogenität“ (s. o.)?
8. Welche Vorteile hat erhöhte Heterogenität der Gesellschaft nach Ansicht der Bundesregierung?
9. Welche Nachteile hat erhöhte Heterogenität der Gesellschaft nach Ansicht der Bundesregierung?
10. Was versteht die Bundesregierung unter „sozialem Zusammenhalt“ (s. o.)?
11. Nach welchen Kriterien bemisst die Bundesregierung, wann, und in welcher Stärke „sozialer Zusammenhalt“ (Soziale Mischung, S. 4) besteht?
12. Was versteht die Bundesregierung unter den „Spielräumen“, auf die „Wohnungsunternehmen“ nach Ansicht der Bundesregierung „aus gutem Grund Wert“ legen (Soziale Mischung, S. 11)?
13. Schließt die Bundesregierung aus, dass mit den „Spielräumen“ (Soziale Mischung, S. 157) Quoten nach ethnischen Kriterien oder dem Kriterium der Staatsangehörigkeit gemeint ist?
 - a) Wenn ja, durch welche Methoden will die Bundesregierung erreichen, dass die „deutsche Familie“ neben der „syrischen Familie“ (Soziale Mischung, S. 3) lebt und eine Nation, die sich nicht „mit jeder in einem Haus zusammenbringen“ lasse, nicht nebeneinander wohnen?
 - b) Wenn nein, aus welchen Gründen hält die Bundesregierung die Auswahl von Bewohnern nach ethnischen Kriterien oder dem Kriterium der Staatsangehörigkeit für zulässig?
 - c) Ist es nach Ansicht der Bundesregierung für jede Gruppe gleich vorteilhaft, neben Bewohnern jeder anderen Gruppe zu wohnen, und wenn nein, wieso hält die Bundesregierung eine Benachteiligung aufgrund der Gruppenzugehörigkeit mit Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes für vereinbar?
14. Wieso lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung „nicht jede Nation mit jeder in einem Haus zusammenbringen“ (Soziale Mischung, S. 51)?
15. Welche „Nationen“ lassen sich nach Ansicht der Bundesregierung mit welchen anderen Nationen „in einem Haus zusammenbringen“ (Soziale Mischung, S. 51), und welche nicht?

16. Hält die Bundesregierung ihre Äußerung zu Nationen, die „nicht mit jeder anderen in einem Haus zusammengebracht werden können“ (Soziale Mischung, S. 51) für „rassistisch“ oder für „gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit“ („Verfassungsschutzbericht“ der Bundesregierung, 2021, S. 48), und wenn nein, warum nicht?
17. Hält die Bundesregierung ihre Äußerung zu „schwierigen Mietergruppen“, die nicht in Anführungszeichen gesetzt und nicht im Konjunktiv oder in indirekter Rede gehalten ist (Soziale Mischung, S. 51) für eine „pauschale Herabwürdigung“ („Verfassungsschutzbericht“ der Bundesregierung, 2020, S. 75), und wenn nein, warum nicht?
18. Nach welchen Kriterien entscheidet die Bundesregierung, wann Gruppen als „schwierige Mietergruppen“ bezeichnet werden dürfen, und wann es sich um eine „pauschale Herabwürdigung“ („Verfassungsschutzbericht“ der Bundesregierung, 2020, S. 75) handele?
19. Welche wissenschaftlichen Studien belegen nach Kenntnis der Bundesregierung, wie groß der Anteil von Deutschen, der „ethnischen Minderheiten“, anderen sozialen Gruppen und grundsätzlich Menschen ist, die „sozial gemischt wohnen wollen“ („[...] wie wollen wir wohnen?“; Soziale Mischung, S. 3)?
20. Welche Vorteile haben Deutsche nach Erkenntnissen der Bundesregierung davon, wenn die Wohnungsbau- bzw. der Stadtteil „multikultureller“ (Soziale Mischung, S. 15, 34) wird als vorher?
21. Welche angestrebten Quoten bei der „sozialen Mischung“ (s. o.) sind nach Ansicht der Bundesregierung verfassungsrechtlich zulässig, welche nicht, und wie leitet die Bundesregierung ihre Ansicht dazu her (bitte Zahlenbereich angeben)?
22. Welche weiteren „Vorteile von Segregation“ (Soziale Mischung, S. 30) sieht die Bundesregierung neben der Annahme, dass „ethnische Minderheiten [sich] unter ihren Landsleuten am wenigsten fremd fühlen“ (Soziale Mischung, S. 31)?
23. Mit welchen wissenschaftlichen Studien belegt die Bundesregierung ihre Annahme, „ethnische Minderheiten“ würden sich unter „ihren Landsleuten am wenigsten fremd fühlen“ (Soziale Mischung, S. 31)?
24. Hält die Bundesregierung die Annahme, „ethnische Minderheiten“ würden sich „unter ihren Landsleuten am wenigsten fremd fühlen“ (Soziale Mischung, S. 31) für „rassistisch“ oder für „gruppenbezogene Menschenfeindlichkeit“ („Verfassungsschutzbericht“ der Bundesregierung, 2021, S. 48), und wenn nein, warum nicht?
25. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie fremd sich Deutsche unter „ethnischen Minderheiten“ (Soziale Mischung, S. 31) fühlen?
26. Welche Erkenntnisse über die „Vorteile von Segregation“ (Soziale Mischung, S. 30) für Deutsche liegen der Bundesregierung vor?

Berlin, den 2. September 2022

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

Zusammensetzung und Ziele des Beirats für Radverkehr

Am 25. August 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Beirat Radverkehr berufen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/059-wissing-beirat-radverkehr.html>). Er soll laut Pressemitteilung das BMDV bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 3.0) unterstützen. Es wurden 20 Beiratsmitglieder (elf Frauen und neun Männer) aus verschiedenen Bereichen berufen (ebd.). Unter dem Titel „Länder-, Städte-, Gemeinde“ sind drei Beiratsmitglieder gelistet. Unter dem Titel „Wissenschaft, Forschung, Lehre“ vier Beiratsmitglieder. Unter dem Titel „Verbände“ elf Beiratsmitglieder und unter dem Titel „Weitere Mitglieder“ zwei Personen (ebd.). Weiter wird ausgeführt, dass die Mitglieder des Beirats zunächst bis 2026 mit dem BMDV zusammenarbeiten sollen (ebd.). Sowohl in der Pressemitteilung als auch in dem Zitat von Bundesminister Dr. Volker Wissing, sowie im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird dabei Sicherheit als ein Ziel betont – dieser besitzt als eines seiner Leitziele die „Vision Zero“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>).

In einer Pressemitteilung kritisiert der Fachverband Fußverkehr (FUSS e. V.), dass der Beirat für Radverkehr zu kurz greifen würde, und befürchtet „eine verkehrspolitische Schlagseite zu Individualfahrern mit und ohne Motor“ (<https://www.verbaende.com/news/pressemitteilung/wissing-schlagseite-fuer-individualfahrer-149793/>).

In einer Anfrage auf FragdenStaat im Jahr 2019 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Mitgliederliste Stand „9. Sitzung Beirat Radverkehr am 4. April 2019 im BMVI“ veröffentlicht (https://fragdenstaat.de/anfrage/beirat-radverkehr/426080/anhang/2019-09-23_-_bmvi_ifg-anfrage_anhang-2.pdf). Dort werden unter anderem die Unfallforschung der Versicherer und ein Institut für Sportwissenschaften und Sport als Mitglieder des damals aktiven Beirats gelistet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Tagungen des Beirats für Radverkehr sind pro Jahr geplant (bitte einzeln für die Jahre bis 2026 auflisten)?
 - a) Ist ein Teil der Sitzungen als Videokonferenz geplant, oder werden alle Sitzungen in Präsenz stattfinden?
 - b) Sind bereits Termine für die Tagungen festgelegt (wenn ja, bitte auflisten)?
2. Wie erfolgte die Auswahl der Mitglieder für den Beirat für Radverkehr (bitte die einzelnen Schritte des Auswahlprozesses auflisten)?
 - a) Gab es eine Bewerberphase, in der sich Interessenten für den Beirat bewerben konnten, oder erfolgte die Einladung zur Mitwirkung initiativ vom BMDV aus (wenn ja, bitte auflisten, zu welchem Datum, und wie die Bewerbungsphase stattgefunden hat)?
 - b) Wurden zuerst Themenbereiche identifiziert, die man im Beirat gerne abgedeckt hätte und danach für die Bereiche passende Beiratsmitglieder identifiziert (wenn ja, bitte die Themenbereiche und welche Themenbereiche in Erwägung gezogen wurden, aber während des Auswahlprozesses dann verworfen wurden, auflisten)?
 - c) Wurde bei der Auswahl der Mitglieder des Beirats darauf Wert gelegt, dass mehr Frauen als Männer Mitglied des Beirats sind wenn ja, welche Konsequenzen hätten sich ergeben, wenn in einer ersten finalen Zusammensetzung des Beirats mehr Männer enthalten gewesen wären?
 - d) Wurde bei der Auswahl der Mitglieder des Beirats auf die Repräsentanz von Personen mit der Geschlechtszugehörigkeit divers (vgl. <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-%C3%A4nderung-der-in-das-geburtenregister-einzutragenden-angaben/239069>) Wert gelegt?
 - e) Wurde sich bei der Zusammensetzung des Beirats an der Zusammensetzung des Beirats für Radverkehr in der Form von 2019 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) orientiert?
 - f) Haben Personen oder Verbände, die vom BMDV zur Mitarbeit im Beirat eingeladen wurden, die Einladung abgelehnt (wenn ja, bitte auflisten, wie viele und welchen Themenbereichen und Verbänden bzw. Interessengruppen diese Personen angehören)?
 - g) Gibt es besondere Gründe, warum im Themenbereich „Länder-, Städte, Gemeinde“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) die Bundesländer Hamburg, Brandenburg und Baden-Württemberg vertreten sind, statt anderer Bundesländer (wenn ja, bitte die Gründe auflisten)?
 - h) Gibt es besondere Gründe, warum im Gegensatz zur Zusammensetzung des Beirats für Radverkehr im Jahr 2019 kein Institut für Sportwissenschaften und Sport mehr im Beirat für Radverkehr enthalten ist (wenn ja, bitte die Gründe auflisten)?
3. Setzt sich der Beirat für Radverkehr seine konkreten inhaltlichen und zeitlichen Ziele eigenverantwortlich?
4. Für welche konkreten inhaltlichen und zeitlichen Ziele setzt das BMDV auf die Zusammenarbeit mit dem Beirat für Radverkehr?
5. Welche Ziele und Maßnahmen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sind bereits in der Umsetzung?

6. Welche Ziele und Maßnahmen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 können noch durch den Beirat für Radverkehr verbessert oder umgestaltet werden, bevor sie in die Umsetzung gehen oder während sie in der Umsetzung sind?
7. Für welche Teile des Nationalen Radverkehrsplans wünscht sich das BMDV eine Weiterentwicklung durch den Beirat für Radverkehr?
8. Welche finanziellen Mittel stellt das BMDV für den Beirat für Radverkehr zur Verfügung (bitte einzelne Posten auflisten)?
9. Wird den Mitgliedern des Beirats für Radverkehr eine Vergütung für ihre Mitarbeit bezahlt (wenn ja, bitte die Höhe der Vergütung angeben)?

Berlin, den 23. September 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Ukrainische Kraftfahrzeuge ohne Haftpflichtversicherung im Straßenverkehr

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es geplant, die Informationen im Merkblatt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) auch auf anderen Webseiten zu verlinken, um die Information breiter zu streuen, und wenn ja, auf welchen?

2. Weshalb führt die russische Übersetzung der Seite „Транспорт автомобилей“ (germany4ukraine.de) „Was ist zu beachten für den Nachweis der Kfz-Haftpflichtversicherung für ukrainische Pkw?“, „Информация для украинских водителей PDF, 121 KB, неадаптировано для ограниченных возможностей“ zum englischen Merkzettel „Information for Ukrainian motorists“ (<https://www.germany4ukraine.de/resource/blob/2013510/2079438/a5727493fed279f5acc5e8045cef730b/cdr-information-fuer-ukrainische-fahrerinnen-und-fahrer-ukrainisch-ru-data.pdf?download=1>)?
3. Wird nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend auf die Versicherungssituation ukrainischer Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen, und wenn ja, wie, und wo wird ggf. zusätzlich zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Stelle darauf hingewiesen?
4. Sollten nach Auffassung der Bundesregierung alle ukrainischen Antragsteller, die in der Anlage Alg II Anlage VM (arbeitsagentur.de) zur Feststellung der Vermögensverhältnisse der Antragstellerin bzw. des Antragstellers und der in der Bedarfsgemeinschaft lebenden Personen unter Nummer 7 – Kraftfahrzeuge (zum Beispiel PKW, LKW, Motorrad) – Angaben machen, auf die Versicherungssituation ukrainischer Kraftfahrzeuge und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen werden, und wenn ja, wie?
5. Sollten nach Auffassung der Bundesregierung ukrainische Kraftfahrzeuge, gezielt auf bestehende ausreichende Versicherungsdeckung kontrolliert und auf die konkrete Versicherungssituation und die Möglichkeit der Versicherung mit ukrainischer Grüner Karte hingewiesen werden, und wenn ja wie?
6. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr in Deutschland unter Beteiligung von ukrainischen Kraftfahrzeugen ohne Versicherungsschutz gab es seit Juni 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Monaten und Bundesländern aufschlüsseln)?
7. Wie viele Unfälle im Straßenverkehr in Deutschland unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen ohne Versicherungsschutz gab es seit Juni 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Monaten und Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Hat die Bundesregierung Informationen oder Kenntnisse darüber, ob für einen signifikanten Anteil der ukrainischen Kraftfahrzeuge, die sich im Straßenverkehr in Deutschland befinden, kein Versicherungsschutz gegeben ist?
9. Hat die Bundesregierungen Informationen oder Kenntnisse über Initiativen der Bundesländer, die zum Ziel haben, Ukrainer darüber aufzuklären, dass bei ihren Kraftfahrzeugen möglicherweise kein Versicherungsschutz gegeben ist (wenn ja, bitte ausführen)?
10. Wie hat die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über freiwillige Initiativen der Versicherer informiert (siehe Vorbemerkung der Fragesteller; bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?
11. Wie hat die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über das Auslaufen von Initiativen der Versicherer informiert (siehe Vorbemerkung der Fragesteller; bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?

12. Wie informiert die Bundesregierung die ukrainischen Flüchtlinge über die Pflicht und die verschiedenen Möglichkeiten, die für sie bestehen, ihr Kraftfahrzeug in Deutschland zu versichern (bitte ggf. zusätzliche Informationswege zu der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Webseite und dem Merkblatt auflisten)?
13. Wurde das Merkblatt des BMDV (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) nach Kenntnis der Bundesregierung auch in Papierform aufgelegt und in ausgedruckter Form an ukrainische Flüchtlinge verteilt, und wenn ja, wie hoch war die Auflagenstärke des Drucks, und wo und wie hat die Verteilung stattgefunden?

Berlin, den 17. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Austausch von Schwellen

Nach dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022 hat die Deutsche Bahn (DB) Netz AG damit begonnen, im gesamten dem Bund gehörenden Schienennetz die Betonschwellen desjenigen Herstellers überprüfen zu lassen, dessen Schwellen auch auf der Strecke bei Garmisch-Partenkirchen verbaut worden waren (<https://www.n-tv.de/panorama/Bahn-sperrt-40-Strecken-wegen-Betonschwellen-article23565318.html>). Die Überprüfung und der eventuelle Austausch der Schwellen erfordert zahlreiche Streckensperrungen (<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/betonschwellen-bahn-austausch-strecke-n-gesperrt-100.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strecken im Schienennetz der DB Netz AG sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell aufgrund der Überprüfung der in der Einleitung genannten Betonschwellen oder im Vorgriff auf selbige gesperrt (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
2. Für welche Strecken ist nach Kenntnis der Bundesregierung diese Überprüfung bereits abgeschlossen (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
3. Für welche Strecken steht nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung noch aus (bitte nach Bundesländern gruppieren)?
4. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die genannte Überprüfung der Schwellen abgeschlossen sein?
5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der bereits überprüften Schwellen, die ausgetauscht werden müssen bzw. bereits ausgetauscht wurden?
6. Aufgrund welcher Kriterien werden die auszutauschenden Schwellen nach Kenntnis der Bundesregierung identifiziert?
7. Woher bezieht die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung die neu verbauten Schwellen?
8. Welche direkten Kosten sind der DB AG bzw. ihren Tochterunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen entstanden (Arbeitskosten, Material etc.)?

9. Welche indirekten Kosten sind den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG bzw. deren Tochterunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen in ihrer Rolle als Eisenbahninfrastrukturbetreiber entstanden (z. B. entgangene Trassenentgelte und Stationsentgelte)?
10. Welche Schäden sind den von Sperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung entstanden (Mehrkosten durch Zugumleitungen, entgangene Fahrgeldeinnahmen durch Zugausfälle usw.)?
11. Sollen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber den Lieferanten der Betonschwellen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden, und wenn ja, in welcher Höhe soll dies nach Kenntnis der Bundesregierung geschehen?

Berlin, den 12. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Deutsche Bahn AG als möglicher Sponsor von Veranstaltungen politischer Parteien

Vom 14. bis 16. Oktober 2022 fand in Bonn der Parteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN statt (<https://www.gruene.de/artikel/48-bundesdelegiertenkonferenz-14-16-oktober>). Die Deutsche Bahn AG (DB AG) zahlte als einer der Sponsoren laut Transparenzübersicht von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Nettobetrag von 9 831,25 Euro an diese Partei (<https://www.gruene.de/service/einnahmen-aus-sponsoring>).

Der Deutschen Bahn AG ist es untersagt, als zu 100 Prozent im Besitz der Bundesrepublik Deutschland stehendes Unternehmen politischen Parteien Spenden zukommen zu lassen. Es ist jedoch Praxis geworden, dieses als „Aussteller“ auf Parteitagen zu umgehen (<https://www.tagesspiegel.de/politik/wie-parteien-geld-vom-staatskonzern-bekommen-4183324.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei welchen Veranstaltungen politischer Parteien sind die Deutsche Bahn AG oder deren Tochterunternehmen in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung als Sponsor oder Aussteller aufgetreten, mit welchem Betrag und auf welche Weise, z. B. in Form kostenpflichtiger Informationsstände, Verteilung von Werbematerial, vergünstigte Zugfahrten (jeweils bitte nach Partei, Datum und Ort der Veranstaltung, teilnehmendem Unternehmen der DB AG, Art der Präsentation, Höhe der Zahlung aufschlüsseln)?
2. Stehen die für die Teilnahme an Parteitagen oder anderen Veranstaltungen gezahlten Beträge nach Kenntnis der Bundesregierung in einem Verhältnis zur erhaltenen Leistung, und sind die seitens der DB AG gezahlten Standmieten im Vergleich üblich?
3. Haben alle im Deutschen Bundestag vertretenen politischen Parteien nach Kenntnis der Bundesregierung von dem in Frage 1 erfragten Sponsoring profitiert?
4. Welche Verpflichtungen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Deutsche Bahn AG als vom Bund beherrschtes Unternehmen in Bezug auf die Wahrung der politischen Neutralität bei der Förderung politischer Parteien?

5. Ergreift die Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen, um die politische Neutralität bei der Unterstützung politischer Parteien zu wahren, wenn ja, welche, und wird sie nach Kenntnis der Bundesregierung in Zukunft trotz der dargestellten Kritik auch weiterhin an einem derartigen Vorgehen festhalten?

Berlin, den 21. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Mögliche Probleme bei der Vertiefung der Bundeswasserstraße Elbe

Nach Informationen von „NDR 90,3“ kommen Baggerschiffe derzeit an ihre Belastungsgrenze, zusätzlichen Schlick auszubaggern, damit die Fahrrinne der Bundeswasserstraße Elbe tief genug bleibt (<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Fehlschlag-Elbvertiefung-Schlickbagger-kommen-kaum-hinterher,hafen-schlick258.html>).

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

2. Wie viele Untiefen müssen Lotsen nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Revier der Elbe umfahren, um die großen Schiffe mit Tiefgängen ab 10 Metern und größer sicher nach Hamburg oder in die Nordsee zu bringen?
3. Wie oft wird nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen, ob die Seekartentiefe auch der realen Tiefe entspricht?
4. Wie oft hatten Schiffe auf dem Revier der Elbe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Grundberührungen (z. B. in der Nähe der Tonne 66 in der Nähe von Brunsbüttel)?
5. Wie viele Weisungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Behörden und Verkehrslenkung auf dem Revier der Elbe seit Beendigung der Elbvertiefung an die Schifffahrt erteilt, um Grundberührungen oder Squat, also das fahrdynamische vertikale Absinken des Schiffes über den eigentlichen Tiefgang hinaus bei gleichzeitiger Vertrimmung zu vermeiden, und wie viele davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch gültig?
6. Wurde die Elbvertiefung nach Kenntnis der Bundesregierung vorher am Computer simuliert, und wurden bei einer etwaigen Simulation bereits Probleme festgestellt, wenn ja, welche?
7. Wie schätzt die Bundesregierung die jährlich auszubaggernde Menge an Schlick ein, um die geplante Solltiefe einhalten zu können, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Mengen?
8. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch die auszubaggernde Menge an Schlick, damit die geplante Solltiefe eingehalten wird, und welche Differenzen ergeben sich zu den geplanten Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung?
9. Wohin soll nach Auffassung der Bundesregierung der Schlick verbracht werden (bitte Koordinaten angeben), und sind dabei nach Kenntnis der Bundesregierung Nationalparks und oder FFH-Gebiete (FFH = Fauna-Flora-Habitat) betroffen?
10. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die Fischerei durch die Elbvertiefungen in Mitleidenschaft gezogen wurde, wenn ja, welche Fischerei betrifft das in welchem Ausmaß?
11. Welche durchschnittliche Zeit verlieren die Schiffe nach Kenntnis der Bundesregierung, wenn sie im Schlängelkurs durch Schlick entstandene Untiefen umfahren und/oder die Fahrt aus dem Schiff nehmen müssen?

Berlin, den 19. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

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

Berlin, den 3. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Sanierung des Spreeparks Berlin mit Bundesmitteln

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 4. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Leerstand von bundeseigenen Immobilien

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 4. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Feueralarm im Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 24. Oktober 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Zukunft der Regionalflughäfen in Deutschland

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 15. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Die Zukunft deutscher Smart-Cities-Projekte angesichts der Digitalstrategie

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

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

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

Berlin, den 14. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Stationsoffensive der DB Station&Service AG im Jahr 2021

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Bahnhöfe und Haltepunkte in welchen Bundesländern sind seitens der DB Station&Service AG im Rahmen ihres Projekts Stationsoffensive vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021
 - a) fertiggestellt worden,
 - b) neu begonnen worden?
2. Für welche bis zum 31. Dezember 2021 fertiggestellten Haltepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Park-and-Ride-Plätze eingerichtet, um Kunden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzubieten, und bei welchen der bis zum 31. Dezember 2021 begonnenen Haltepunkte des Projekts Stationsoffensive wird dies der Fall sein?
3. Wie hoch liegen die Investitionskosten bei den im Jahr 2021 im Rahmen der „Stationsoffensive“ fertiggestellten oder begonnenen Haltepunkten, und wie verteilen sich die jeweiligen Investitionskosten zwischen Betreiber (DB Station&Service AG) und Bestellerorganisationen anteilig?

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Haltepunkt Coburg-Beiersdorf in die Preisklasse 7 der Stationspreisliste 2021 fiel und ein Nahverkehrshalt mit 2,66 Euro berechnet wurde (vgl. <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/5655916/0b387b3eac2f03f4f327dcef827e60d3/Stationpreisliste-2021-data.pdf>), und wie hoch war der Gesamterlös aus den Stationsentgelten im Geschäftsjahr 2021?
5. Wie hoch waren im Geschäftsjahr der Betriebsaufwand der DB Station&Service AG für den Betrieb der Station Coburg-Beiersdorf und die Finanzierungskosten?
6. Erscheinen der Bundesregierung die Umsatzerlöse abzüglich der Betriebs- und Kapitalkosten für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – die DB Station&Service AG hat nur 25 Prozent der Investitionskosten, rund 225 000 Euro (vgl. Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/668), zur Errichtung der Station Coburg-Beiersdorf beigetragen, erhält jedoch 100 Prozent der Stationsentgelte – als angemessen oder zu hoch?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Höhe der Rendite der DB Station&Service AG vor dem Hintergrund, dass der Gewinn der DB Station&Service AG an die Deutsche Bahn AG abgeführt und zur Finanzierung aller Konzernaktivitäten, auch der internationalen, genutzt wird, die Instandhaltungsinvestitionen jedoch durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – also den Bundeshaushalt – erfolgen sollen (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/20181)?
8. Wie hoch war die Zahl der Halte an der Station Coburg-Beiersdorf und die Zahl der Fahrgäste im Geschäftsjahr 2021?

Berlin, den 1. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Haushalterische Anpassungen im Förderbereich ländlicher Entwicklung

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie wird sich der im Bundeshaushaltsplan vorgesehene Mittelleinsatz für den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ (SRP LE) in den kommenden Jahren im Vergleich zu den Jahren 2018 bis 2021 darstellen?
2. Welche Gründe sind oder waren ursächlich für einen etwaig veränderten Mittelansatz für den Sonderrahmenplan „Förderung der ländlichen Entwicklung“ (SRP LE) für das Jahr 2023 sowie die weitere Finanzplanung bis 2026?

3. In welchem Verhältnis steht diese etwaige Veränderung zu den in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Ausführungen bzw. den im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen?
4. Welche Ursachen sind nach Erkenntnis der Bundesregierung dafür ursächlich, dass die Länder die im Rahmen des SRP LE verfügbaren Mittel in den Jahren 2018 bis 2021 nicht vollständig abgerufen haben (bitte ausführen)?
5. Sofern die in Frage 4 erfragten Ursachen teilweise in Zusammenhang mit der Corona-Situation stehen, welche diesbezüglichen Hinderungsgründe lagen nach Erkenntnis der Bundesregierung im Einzelnen vor, die der Beantragung respektive dem Abfluss der Mittel entgegenstanden (bitte ausführen)?
6. Welche konkreten Hinderungsgründe lagen nach Kenntnis der Bundesregierung abseits der Corona-Situation und etwa in den Jahren 2018 und 2019 vor, die der Beantragung respektive dem Abfluss der Mittel entgegenstanden (bitte ausführen)?
7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. gedenkt sie zu ergreifen, um den ursprünglich vorgesehenen Mittelabfluss zu realisieren?
8. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit war dies Gegenstand von Beratungen zwischen Bund und Ländern (bitte ausführen)?
9. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit waren Programme mit gleichen oder vergleichbaren oder ähnlichen Inhalten im Bereich der Förderung ländlicher Entwicklung Gegenstand von Beratungen auf EU-Ebene, an der die Bundesregierung beteiligt war (bitte ausführen)?
10. Inwiefern und im Rahmen welcher Begebenheit waren Programme mit gleichen oder vergleichbaren oder ähnlichen Inhalten im Bereich der Förderung ländlicher Entwicklung darüber hinaus Gegenstand bilaterale Beratungen der Bundesregierung mit Mitgliedstaaten der EU oder mit sonstigen Drittstaaten (bitte ausführen)?
11. Welche vergleichbaren Programme in anderen EU-Mitgliedstaaten oder Drittstaaten sind der Bundesregierung etwaig bekannt?
12. Gab es seitens der Bundesregierung Erwägungen, Teile bzw. Funktions- oder Regelungsmechanismen derartiger Programme für die hiesigen Förderprogramme zu adaptieren (bitte ausführen)?

Berlin, den 30. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 1. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Befristung des Paragraphen 13b des Baugesetzbuches

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 16. Dezember 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Personalbedarf bei der Deutschen Bahn AG

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 10. Januar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Handlungsfelder zur Etablierung unbemannter Luftfahrtsysteme als neue Verkehrsträger

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 24. Januar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Raumordnung und Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

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

Berlin, den 13. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Kalamitätsholznutzung in der regionalen Bauwirtschaft

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

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

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 6. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Einführung des Deutschlandtickets und fehlende Einnahmeverteilung zwischen den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen

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

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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

Berlin, den 22. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

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

Herausforderungen durch unbemannte Luftfahrtsysteme

Unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS) werden zunehmend für die unterschiedlichsten Zwecke genutzt (<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/zukunft-in-nenstaedte-waretransport-drohne-100.html>).

Mit der wachsenden Zahl der unbemannten Luftfahrzeuge sind auch neue Risiken verbunden (<https://www.funkschau.de/office-kommunikation/angriffe-aus-der-dritten-dimension.163208.html>).

Um einen sicheren Betrieb von Drohnen zu gewährleisten, sind nach Auffassung der Fragesteller neben rechtlichen Rahmenbedingungen und gut ausgebauter Kommunikationsinfrastruktur auch angemessene systematische Kontrollen der Flüge dieser Luftfahrzeuge in sensiblen Bereichen notwendig, um Verstöße, Unfälle und Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs durch Sabotageakte oder terroristische Angriffe zu verhindern. „Die Bundespolizei trifft die gemäß Luftsicherheitsgesetz erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs. Hierbei sind insbesondere Flugzeugentführungen und Sabotageakte zu verhindern“ (https://www.bundespolizei.de/Web/DE/03Unsere-Aufgaben/03Luftsicherheit/luftsicherheit_node.html).

Luftsicherheitsaufgaben nimmt die Bundespolizei an den Flughäfen in Berlin, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Erfurt, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München (ohne Fluggast- und Gepäckkontrollen), Saarbrücken, Stuttgart wahr. Ihren Schutzauftrag erfüllt die Bundespolizei unter anderem durch die Überwachung des gesamten Flugplatzgeländes und Schutzmaßnahmen bei besonders gefährdeten Flügen und Luftfahrtunternehmen. Auf 21 weiteren Flughäfen erfüllen die Länder im Auftrag des Bundes die Luftsicherheitsaufgaben (https://www.bundespolizei.de/Web/DE/03Unsere-Aufgaben/03Luftsicherheit/luftsicherheit_node.html).

Darüber hinaus unterhält der Bund einen Bundespolizei-Flugdienst (https://www.bundespolizei.de/Web/DE/03Unsere-Aufgaben/03Luftsicherheit/luftsicherheit_node.html).

Zu den bisherigen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Sicherheit an unseren Flughäfen kommen, wie in der jüngsten Vergangenheit bereits zu erkennen war, Polizeieinsätze im Zusammenhang mit Verdachtsmomenten zu Gesetzesverstößen mit Drohnen. Der Vorfall in Ginsheim-Gustavsburg, wo sich zwei Männer nach einer Polizeikontrolle in einem Verfahren strafrechtlich verantworten müssen, nachdem sie im Bereich der Einflugschneise des Frankfurter

Flughafens jeweils eine Drohne hatten steigen lassen, ist nur ein Beispiel dafür. Dort „war dem Piloten eines Passagierflugzeugs beim Landeanflug eine Drohne in einer Höhe von circa 4 000 Fuß in der Einflugschneise aufgefallen. Ein Polizeihubschrauber entdeckte später dort nicht nur eine, sondern gleich zwei unabhängig voneinander fliegende Drohnen und verständigte“ die Polizisten am Boden. Die „Kriminalpolizei ermittelt jetzt wegen des Verdachts des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr“ (Polizei Südhessen ist in Ginsheim-Gustavsburg, <https://www.facebook.com/PolizeiSuedhessen/posts/pfbid0fPTNcPtFAyCgevahhs9G798Kc1RwPCStDn7fpYGdkEVjgTLT3z5J7NnYh7XAuJY7l>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erkennt die Bundesregierung eine Notwendigkeit zu Kontrollen beim Einsatz von UAS?
2. Ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung neue Herausforderungen durch Kontrollen von UAS (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Wie soll, wenn Frage 1 bejaht wurde, nach Ansicht der Bundesregierung kontrolliert werden?
4. Sieht die Bundesregierung eine eigene Verantwortung für Kontrollen von UAS, und falls ja, welche, und welche Lösungsansätze sieht die Bundesregierung vor?
5. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die derzeitigen gesetzlichen Regelungen ausreichend, um angemessene Kontrollen beim Einsatz von UAS zu gewährleisten?
6. Welche Gefahren durch unkontrollierte UAS erkennt die Bundesregierung im Umfeld von An- und Abflugbereichen von Flugplätzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Gefahren durch unkontrolliert einfliegende UAS im Umfeld von An- und Abflugbereichen von Flugplätzen zu minimieren (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Sind die Kommunikationswege zwischen Bundes-, Landespolizei und Flugsicherung im deutschen Luftraum nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend, oder mit welchen Maßnahmen will sie diese Herausforderungen ggf. angehen?

Berlin, den 1. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Einbindung des Flughafens München in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung die Verbesserung der luftverkehrsrelevanten Bahninfrastruktur, insbesondere die Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), an den bedeutendsten internationalen Flughäfen in Deutschland im Grundsatz für erstrebenswert?
2. Welche internationalen Flughäfen in Deutschland verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über
 - a) einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV; S-Bahnen, Regionalbahnlinien),
 - b) einen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr,
 - c) sowohl über einen SPNV- als auch einen SPFV-Anschluss?
3. Hält die Bundesregierung eine Einbindung des Flughafens München Franz-Josef-Strauß (MUC) in das deutsche Schienenhochgeschwindigkeitsnetz für sinnvoll, um auch die Voraussetzungen für eine Anbindung von MUC in das ICE-Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) oder Netze anderer Bahngesellschaften (z. B. Österreichische Bundesbahnen [ÖBB], Schweizerische Bundesbahnen [SBB], Trenitalia o. a.) zu ermöglichen?
4. War die Bundesregierung in die Erstellung eines ihr bekannten Konzepts (vgl. Deutscher Bundestag, Ausschussdrucksache 20(15)141) der Bayerischen Staatsregierung zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens München (präsentiert im Ausschuss für Wohnen, Bauen und Verkehr des Bayerischen Landtags am 29. November 2022) eingebunden, oder handelt es sich bei dem dargelegten „Vier-Stufen-Konzept“ um ein ohne inhaltliche Zustimmung der Bundesregierung entwickeltes Konzept?
5. Wie steht die Bundesregierung zu den unter Stufe 4 des in Frage 4 genannten Konzepts vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zu
 - a) einer HGV-Neubaustrecke (HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr) Ingolstadt – MUC via Neufahrn,
 - b) einem neuen Fernverkehrsbahnhof am Flughafen MUC?

6. Findet im Vorfeld der bevorstehenden Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsprognose 2040 ein enger Austausch mit der Flughafen München GmbH zu einer künftigen direkten Anbindung des Flughafens München an den Fernverkehr statt, und liegt der Bundesregierung bereits ein wirtschaftlich sinnvolles Angebots- und Infrastrukturkonzept zur Fernverkehrs-anbindung des Flughafens vor?
7. Könnte eine parallel zur Autobahn 9 (A 9) und A 92 zu errichtende, etwa 75 km lange Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke Ingolstadt–MUC aus raumordnerischer Sicht in den Augen der Bundesregierung eine Vorzugsvariante sein?
8. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen Nürnberg Hbf. und einem MUC-Fernbahnhof bei Realisierung der genannten Vorhaben in etwa erzielt werden könnten?
9. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen München Hbf. und einem neu zu errichtenden MUC-Fernbahnhof in etwa erzielt werden könnten bei abschnittsweiser Ertüchtigung der Strecke 5500 (München–Regensburg)?
10. Gibt es bereits eine Abschätzung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses einer derartigen Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr inklusive Fernbahnhof in MUC?

Berlin, den 7. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, René Bochmann, Petr Bystron, Thomas Dietz, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Dr. Marc Jongen, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Stefan Keuter, Enrico Komning, Steffen Kotré, Barbara Lenk, Edgar Naujok, Martin Erwin Renner, Jörg Schneider, Martin Sichert, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Schutz von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Deutschland

Am 9. Mai 2016 luden die Hilfs- und Menschenrechtsorganisationen AVC („Aktion für verfolgte Christen und Notleidende“, Nidda), IGF (Internationale Gesellschaft für Menschenrechte“, Frankfurt am Main), Kirche in Not (München), Open Doors e. V. (Kelkheim) sowie der ZOCD („Zentralrat Orientalischer Christen in Deutschland“, München) zu einer Pressekonferenz nach Berlin ein. Die beteiligten Organisationen hatten sich zusammengeschlossen, um auf die Häufung von Übergriffen gegen Christen und andere religiöse Minderheiten in deutschen Flüchtlingsunterkünften aufmerksam zu machen und wirksame Schutzmaßnahmen für sie einzufordern. Es wurde das Ergebnis einer Erhebung unter christlichen Flüchtlingen vorgelegt, die Open Doors im Vorfeld durchgeführt hatte. Darin berichten 231 Betroffene von massiver Diskriminierung bis hin zu Morddrohungen und gewaltsamen Übergriffen, die Flüchtlinge in Deutschland aufgrund ihres christlichen Glaubens erleiden (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 5).

Diese Datenerhebung wurde von Open Doors e. V., dem AVC, der EMG (Europäische Missionsgemeinschaft e. V.) und dem ZOCD weitergeführt (ebd., S. 5). Die dokumentierten Fälle belegen nach Aussage der erwähnten Akteure die nach wie vor untragbare Situation christlicher Flüchtlinge, die in den deutschen Asylunterkünften als Minderheit von anderen Flüchtlingen und zum Teil auch von Angestellten (Wachschutz, Dolmetscher, Helfer) aufgrund ihrer Religion diskriminiert, geschlagen oder sogar mit dem Tode bedroht werden (ebd.).

Aus der Erhebung geht anhand 512 weiterer von Mai bis September 2016 dokumentierter Fälle hervor, dass religiös motivierte Übergriffe in Asyleinrichtungen bundesweit gehäuft auftreten (ebd.). Damit haben, so Open Doors, mittlerweile 743 christliche Flüchtlinge von religiös motivierten Übergriffen berichtet (ebd.). Die meisten dieser christlichen Flüchtlinge sind aus dem Iran, aus Syrien und Afghanistan geflohen. Die häufigsten Übergriffe fanden in den Bundesländern Berlin, Hessen und Nordrhein-Westfalen statt (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 23 f.). Es kam demnach zu sexuellen Übergriffen, Körperverletzungen und Todesdrohungen. Es ist nach Einschätzung von Open Doors e. V. von einer hohen Dunkelziffer weiterer, nicht dokumentierter Fälle auszugehen (www.opendoors.de/sites/default/files/2016_10_Erhebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf).

hebung_Mangelnder_Schutz_religioeser_Minderheiten_Auflage4_04_2017.pdf, S. 25).

Der damalige Bundesminister des Innern Thomas de Maizière stellte im Rahmen des „Zukunftskongresses Integration und Migration“ am 20. September 2016 bei einem Rückblick auf die Ereignisse der vergangenen Monate fest: „Wir haben die Bedeutung von Religion unterschätzt“ (www.bundesregierung.de/breg-de/service/archiv/alt-inhalte/de-maizi%C3%A8re-gegen-hysterisierung-der-sprache--472806).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Erhebungen von Open Doors e. V. bekannt, und wenn ja, seit wann?
2. Hat die Bundesregierung bzw. haben die Bundesministerien eine Datenerhebung hinsichtlich religiös motivierter Übergriffe von Asylbewerbern gegen Asylbewerber christlichen Glaubens in Asyleinrichtungen, Erstaufnahmeeinrichtungen bzw. in Sammelunterkünften seit 2016, also nach Bekanntwerden des Berichts von Open Doors und in Bezug auf die zuvor genannte Äußerung des ehemaligen Bundesinnenministers Thomas de Maizière, veranlasst, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen hierzu vor, und wenn nein, warum nicht?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der religiös motivierten Straftaten gegen Menschen christlichen Glaubens in Deutschland seit 2016 (bitte nach Bundesland, Jahr, Straftat und Geschlecht und Herkunftsland des Täters aufschlüsseln)?
4. Wenn die in Frage 3 erfragten Daten nicht erfasst werden, ist geplant, eine solche Erfassung einzuführen, und wenn nein, warum nicht?
5. Hat die Bundesregierung Schutzmaßnahmen ergriffen, um Asylbewerber christlichen Glaubens vor religiös motivierten Übergriffen bzw. Straftaten anderer Asylbewerber, insbesondere in Asylunterkünften, zu schützen, und wenn ja, welche?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheitslage von Asylbewerbern christlichen Glaubens in Asyleinrichtungen, Erstaufnahmeeinrichtungen bzw. in Sammelunterkünften?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheitslage für Personen in Deutschland, die vom Islam zum Christentum konvertiert sind, und welche Maßnahmen wurden bzw. werden ergriffen, um diese Personen zu schützen?
8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell der Anteil von Asylbewerbern christlichen Glaubens im Verhältnis zu Asylbewerbern anderer Religionsbekenntnisse in Asylunterkünften bundesweit (bitte nach Bundesländern, Anteil von Asylbewerbern christlichen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern muslimischen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern jüdischen Glaubens, Anteil von Asylbewerbern jesidischen Glaubens und Sonstigen, Art der Asylunterkunft – Erstaufnahmeeinrichtung, Sammelunterkunft etc. – aufschlüsseln)?
9. Wenn die in Frage 8 erfragten Daten nicht erfasst werden, ist geplant, eine solche Erfassung einzuführen, und wenn nein, warum nicht?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit von Flüchtlingen aus der Ukraine, die christlichen oder jüdischen Glaubens sind und in Asylunterkünften untergebracht sind?

11. Welche Maßnahmen wurden bzw. werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Asylunterkünften ergriffen, um zu gewährleisten, dass es nicht zu Übergriffen anderer Asylbewerber bzw. des Personals gegen Asylbewerber christlichen Glaubens kommt?

Berlin, den 21. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Auswirkungen EU-europäischer und deutscher Russlandsanktionen auf die deutsche Bau- und Wohnungswirtschaft

Die Sanktionen der EU und Deutschlands gegen Russland im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg zielen darauf ab, die russische Wirtschaft zu schwächen. Inzwischen werden jedoch negative Rückwirkungen auf die deutsche Wirtschaft und Bevölkerung wahrgenommen, die auch beim Bauen und Wohnen durchschlagen.

Während die Erzeugerpreise gewerblicher Produkte bereits im März 2022 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 30,9 Prozent gestiegen waren (www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Media/Pressemitteilungen/24-22_Erzeugerpreise.pdf, Zugriff am 24. Januar 2023), lagen die entsprechenden Zahlen für August und September 2022 gegenüber den Vergleichsmonaten im Jahr 2021 bereits bei 45,8 Prozent. Dabei handelt es sich um den höchsten Anstieg in diesem Bereich seit Gründung der Bundesrepublik Deutschland (www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Erzeugerpreisindex-gewerbliche-Produkte/_inhalt.htm, Zugriff am 24. Januar 2023). Nach PwC Real Estate machten die Baupreissteigerungen bei Wohn- und Nichtwohngebäuden im zweiten Quartal 2022 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres bereits etwa 19 Prozent aus (www.pwc.de/de/real-estate/pwc-preisentwicklung-in-der-baubranche-2022.pdf, Zugriff am 24. Januar 2023).

Im Zuge der Russland-Sanktionen sieht sich Deutschland weiterhin steigenden Energiepreisen gegenüber, und diese schlagen sich auch in der Bauindustrie nieder – etwa bei der Zement- oder Aluminiumproduktion. Die deutsche Bauwirtschaft ist gleichzeitig steigenden Anspannungen in der Materialbeschaffung, im Rohstoff- und Fachkräftemangel sowie den steigenden Bauzinsen ausgesetzt. Die Entwicklung der Bautätigkeit war im Jahresverlauf 2022 rückläufig. Im Jahr 2022 wurden 6,9 Prozent weniger Baugenehmigungen für Wohnen erteilt (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/03/PD23_095_3111.html, Zugriff am 14. März 2023), der Auftragseingang im Bauhauptgewerbe fiel real, kalenderbereinigt um 9,6 Prozent (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_072_441.html, Zugriff am 14. März 2023).

Der dena-Gebäudereport (dena = Deutsche Energie-Agentur) 2022 befasst sich in seinem Fokusthema „Graue Emissionen im Bauwesen“ schwerpunktmäßig mit dem Energieverbrauch der einheimischen Baustoffindustrie und Zulieferindustrie für die Bauwirtschaft (www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2021/dena-Gebaeudereport_2022.pdf, Zugriff am 24. Januar 2023). Diese Daten verdeutlichen nach Auffassung der Fragesteller die negativen Auswirkungen steigender Energiepreise auf die Bauwirtschaft.

In einer Pressemitteilung fordert der Spitzenverband der Bauwirtschaft, dass die täglichen sichtbarer werdenden Folgen der Sanktionen auf die Bautätigkeit in Deutschland, „so gering wie möglich zu halten sind“ (www.zdb.de/meldungen/baugewerbe-zu-den-auswirkungen-des-russischen-angriffs-auf-die-ukraine-rohstoffengpaesse-betreffen-auch-bauwirtschaft, Zugriff am 14. März 2023).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung ihre Russland-Sanktionen für eine alternativlose Reaktion Deutschlands auf den Ukraine-Krieg Russlands?
2. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die von ihr gegenüber Russland verhängten Sanktionen mit dem Ziel zu bewerten (zu evaluieren), in welchem Maße sie Deutschland wirtschaftlich und gesellschaftspolitisch schaden?
 - a) Wenn ja, wird die Bundesregierung diese Sanktionen aufheben?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
3. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die von der Europäischen Union gegenüber Russland verhängten Sanktionen mit dem Ziel zu bewerten (zu evaluieren), in welchem Maße sie den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und insbesondere Deutschland selbst wirtschaftlich und gesellschaftspolitisch schaden?
 - a) Wenn ja, wird die Bundesregierung darauf hinwirken, dass diese Sanktionen durch die Europäische Union aufgehoben werden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
4. Hat sich die Bundesregierung bezüglich der Auswirkungen ihrer Sanktionen gegenüber Russland in Bezug auf die Gewährleistung der Versorgungssicherheit der einheimischen energieintensiven Industrie, darunter insbesondere der Baustoffindustrie und der Zulieferindustrie für die Bauwirtschaft, hinsichtlich der Rohstoffe und Energieträger bei der Herstellung von
 - a) Zement und Beton, darunter beim Brennen von Zementklinker,
 - b) Dämmstoffen, vor allem Mineralwolle und Polystyrol,
 - c) Fenstern, Türen und Glas, darunter Fenster- und Türrahmen aus Polyvinylchlorid (PVC) und Metall,
 - d) Stahl, vor allem Betonstahl,
 - e) Boden und Wandbelägen, vor allem Fußbodenbelägen,
 - f) Mauer- und Dachziegeln,
 - g) Kalksandstein,
 - h) Gipsplatteneine eigene Auffassung erarbeitet bzw. Kenntnisse eingeholt, und wenn ja, wie lautet diese bzw. wie lauten diese (bitte, wenn ja, zu den einzelnen Unterfragen getrennt beantworten)?

5. In welchem Umfang haben sich die deutschen Importe aus Russland der Erzeugnisse bzw. Rohstoffe
 - a) Stahl und Stahlerzeugnisse, darunter Baustahl, Stahlträger, Stabstahl, Stahlmatten, kaltgezogener Draht und Bleche,
 - b) Roheisen,
 - c) Holz,
 - d) Glas,
 - e) Kunststoffe,
 - f) Bitumen,
 - g) Zement,
 - h) Kohle und andere fossile Brennstoffe, darunter Kraftwerks- und Koks-kohle,
 - i) Erdgas,
 - j) Rohöl,
 - k) raffinierte Erdölerzeugnisseseit dem Februar 2022 verändert (bitte monatlich aufschlüsseln), und wie hoch war deren Anteil an den deutschen Gesamtimporten?
6. Aus welchen Ländern wurden die bisherigen deutschen Importe nachfolgend aufgeführter Erzeugnisse bzw. Rohstoffe aus Russland ersetzt (bitte ausgehend von den bisherigen Gesamtimporten nach Menge und Preis ab 2013 pro Jahr aus Russland und nach Ersatzlieferanten, Mengen und Preis im Jahr 2022 aufschlüsseln):
 - a) Stahl und Stahlerzeugnisse, darunter Baustahl, Stahlträger, Stabstahl, Stahlmatten, kaltgezogener Draht und Bleche,
 - b) Roheisen,
 - c) Holz,
 - d) Glas,
 - e) Kunststoffe,
 - f) Bitumen,
 - g) Zement,
 - h) Kohle und andere fossile Brennstoffe, darunter Kraftwerks- und Koks-kohle,
 - i) Erdgas,
 - j) Rohöl,
 - k) raffinierte Erdölerzeugnisse?
7. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, um die Lieferketten in der Baustoffindustrie und in der Bauwirtschaft wiederherzustellen, und wenn ja, welche?
8. Plant die Bundesregierung aufgrund der angespannten Lage auf dem Energiemarkt Abschaltungen energieintensiver Industrien, insbesondere im Bereich der Bauindustrie (bitte ausführen)?
9. Fanden bis zum 31. Dezember 2022 bereits Abschaltungen energieintensiver Industrien aufgrund der angespannten Lage auf dem Energiemarkt, insbesondere im Bereich der Bauindustrie statt, und wenn ja, welche?

10. Rechnet die Bundesregierung aufgrund der Energiekrise mit Abschaltungen der Energieversorgung (Strom, Gas, Fernwärme) von Wohngebäuden (bitte ausführen)?
11. Ist das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP erklärte Ziel (http://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalition_svertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 69, Zugriff am 14. März 2023), jährlich 400 000 neue Wohnungen – darunter 100 000 Sozialwohnungen – zu bauen angesichts der Folgen der Sanktionen gegen Russland für die Versorgung der Bauindustrie mit Energie und Rohstoffen noch realistisch?

Gibt es im Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Überlegungen, dieses Ziel zu verringern?

Berlin, den 14. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Protschka, Peter Felser, Frank Rinck, Bernd Schattner, Dietmar Friedhoff, Steffen Janich, Enrico Komning, Uwe Schulz, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Verwendung von Glyphosat im Schienenverkehr

Die Bundesregierung hatte bereits früh angekündigt, gegen eine weitere Verlängerung der Verwendungserlaubnis von Glyphosat zu stimmen (utopia.de/glyphosat-ausstieg-schulze-umweltministerium-111346/). Die Europäische Kommission verlängerte nun die Zulassung des Herbizids Glyphosat bis zum 15. Dezember 2023, da die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) mehr Zeit benötige, um zuverlässige und fundierte Studien vorzuweisen. (www.br.de/nachrichten/bayern/glyphosat-verlaengerung-in-der-eu-was-be-deutet-das,TOqj1xB).

Bei Glyphosat handelt es sich um einen der besten untersuchten Pflanzenschutzmittelwirkstoffe, bei dem durch turnusmäßige Untersuchungen und Kontrollen eine Schädigung von Gesundheit und Umwelt bei einer sachgerechten Anwendung bis jetzt ausgeschlossen werden konnte (www.bfr.bund.de/de/a-z_index/glyphosat-126638.html). Ein Wechsel zu mechanischen Unkrautentfernungsverfahren würde eine stärkere Bodenbearbeitung bedeuten. Dies birgt ökologische negative Konsequenzen wie eine Abnahme der Bodenfruchtbarkeit, Bodenerosion und ein erhöhter CO₂-Verbrauch durch mehrere Feldüberfahrten. Zudem hat ein Verbot von Glyphosat für die Landwirte schwerwiegende ökonomische Folgen (www.raiffeisen.com/news/artikel/studie-sagt-bei-glyphosat-verbot-schwerwiegende-folgen-voraus-30366855#:~:text=Ein%20Verbot%20von%20Glyphosat%20h%C3%A4tte,Studie%20des%20Marktforschungsunternehmens%20Kleffmann%20Group).

Mit 57 Tonnen Ausbringung im Jahr 2018 zählt die Deutsche Bahn AG als der größte Einzelverbraucher von Glyphosat. Da das Breitbandherbizid 2023 verboten werden sollte, entschied sich das Unternehmen bereits 2020, den Verbrauch auf die Hälfte zu reduzieren und 2023 anschließend zu alternativen Verfahren zu wechseln (www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/unkraut-im-gleisbett-deutsche-bahn-will-ab-2023-auf-glyphosat-verzichten/27965268.html). Die Deutsche Bahn AG beweist aus Sicht der Fragesteller selbst, dass ein präziser und somit sparsamer Einsatz von Glyphosat mittels moderner Kamerasysteme zur Pflanzenerkennung und weitere mechanisch-manuelle Verfahren möglich sind (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/27499). Dementsprechend heißen die Fragesteller ein pauschales Ausbringungsverbot von Pflanzenschutzmitteln, wie es derzeit von der EU-Kommission geplant ist, nicht gut.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung konkrete Kenntnisse, welche Methoden zur Befreiung des Gleisbetts von Unkraut im deutschen Schienenverkehrs 2022 angewendet wurden?
 - a) Wenn ja, wie viel Tonnen Glyphosat sind auf wie viel Länge Gleisstrecke ausgebracht worden?
 - b) Wenn ja, welche alternativen Methoden sind auf wie viel Länge Bahnstrecke angewendet worden, und als wie effizient ordnet die Bundesregierung diese ein?
2. Hat die Bundesregierung Kenntnisse, welche Methoden für die Unkrautentfernung im Gleisbett 2023 angewendet werden sollen?
 - a) Wenn ja, wird die Deutsche Bahn AG ihr Ziel, auf Glyphosat zu verzichten, erreichen?
 - b) Wenn ja, welche alternativen Verfahren werden auf wie viel Länge Bahnstrecke angewendet, und aus welchen Gründen hat sich Deutsche Bahn AG hierzu entschieden?
3. Wie schätzt die Bundesregierung die präzise Ausbringungstechnik von Glyphosat der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Effizienz und lokalen Anwendung und somit das Verhindern des Abdriftens auf schützenswerte Bestandteile der umliegenden Umgebung ein, und sieht die Bundesregierung darin die Begründung, dass ein pauschales Verbot kritisiert wird?
4. Wie schätzt die Bundesregierung die bekannten Risiken von herbizidfreien Verfahren im Vergleich zu der Verwendung einer sparsamen und präzisen Anwendung von Glyphosat ein?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnisse zu den Untersuchungen zur Vegetationskontrollen auf Gleisanlagen mit herbizidfreien Verfahren vom Julius-Kühn-Institut?
 - a) Wenn ja, werden die untersuchten Verfahren hinsichtlich der Schadensauswirkung auf die Umwelt analysiert?
 - b) Wenn ja, werden die untersuchten Verfahren hinsichtlich der Effizienz analysiert, und wie oft müssen die Verfahren im Jahr angewendet werden, um eine Sicherung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten?
 - c) Wenn ja, werden die Kosten der untersuchten Verfahren ermittelt, und wie hoch werden diese im Vergleich zu einer Unkrautregulierung mit Herbiziden sein?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Kommentare, die im Rahmen der öffentlichen Konsultation zu Glyphosat zustande gekommen sind?
7. Auf welche wissenschaftlich tragfähige Arbeit fußt die Entscheidung der Bundesregierung, Glyphosat vom Markt nehmen zu wollen?

Berlin, den 17. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Fragen zum Sinken des Güterschiffes „Achim“ in einer Donauschleuse und zur Havarie am Eisernen Steg

Abschnitte von Main und Donau sowie der Main-Donau-Kanal sind Bundeswasserstraßen (www.stmb.bayern.de/vum/wasser/personenschiffahrt/bundeswasserstrassen/index.php#:~:text=Zu%20den%20Bundeswasserstra%C3%9Fen%20z%C3%A4hlen%20auch,Main%2DDonau%2DKanal%20Bundeswasserstra%C3%9Fen).

Das Güterschiff „Achim“ sank laut dem Sender „ntv“ am 10. März 2023 in einer Donauschleuse (www.n-tv.de/panorama/Gueterschiff-Achim-sinkt-in-Donauschleuse-article23976567.html). Das mit Erz beladene Schiff unter deutscher Flagge ist nach der Einfahrt in die Donauschleuse Geisling auseinandergebrochen und gesunken (ebd.). Dies geschah während der Schleusung. Kapitän und Steuermann, beide ungarische Staatsbürger, konnten sich schwimmend selbst retten (ebd.). Der 64-jährige Steuermann musste laut dem oben genannten Bericht ins Krankenhaus (Wasser in der Lunge), der 61-jährige Kapitän erlitt Unterkühlungen. Das Video im oben angegebenen Link zeigt, dass die „Achim“ tief abgeladen war, was aber nicht ungewöhnlich ist. Der Schaden ist enorm, weil einerseits das Wrack aus der Schleuse entfernt und außerdem die Schleuse gereinigt werden muss. Das Schiff hatte aber nicht die erste Havarie. Auch im Jahr 2017 war die „Achim“ auf der Donau bei Vilshofen auf Grund gelaufen (www.br.de/nachrichten/bayern/schiffshavarie-nichts-geht-mehr-auf-der-dona-u-bei-vilshofen,Qbmz6O1).

Bei einem weiteren Vorfall hat auf dem Main bei Frankfurt am Sonntag, den 12. März 2023, ein Flusskreuzfahrtschiff eine im Jahr 1868 erbaute Fußgängerbrücke, den Eisernen Steg, gerammt. Wie die Feuerwehr auf Twitter mitteilt, habe das Schiff „ungewollten Kontakt mit dem #EisernenSteg aufgenommen“ (www.t-online.de/region/frankfurt-am-main/id_100142826/kreuzfahrtschiff-kracht-gegen-beruehmten-eisernen-steg-schiff-beschaedigt.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob der Kapitän und der Steuermann des genannten Güterschiffes inzwischen wieder genesen sind oder sich beide noch in ärztlicher Behandlung befinden, und wenn ja, welche Informationen sind dies, und in welcher Behandlung befinden sich die Genannten gegebenenfalls?

2. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Güterschiff „Achim“ letztmalig in einer Werft kontrolliert und oder repariert?
3. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Beladung und dem Auslaufen die Stabilität des Güterschiffes berechnet, und wenn ja, wie groß war die Strecke vom Massenschwerpunkt G bis zum Metazentrum M (metazentrische Höhe) GM?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob der Treibstoffverbrauch während der Fahrt des Güterschiffes durch Ballastwasser fachgerecht ausgeglichen wurde?
5. War das Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung homogen beladen, oder war die Ladung unterschiedlich geschüttet worden?
6. Wie groß waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Biege- und Torsionsmomente ($M_t = F \times r$) in Nm, die zum Zerschlagen des Schiffskörpers führten?
7. Trat beim Biegemoment nach Auffassung der Bundesregierung eine beidseitig gestützte Belastung mit Einzelkraft ($M_b = F \times L / 4$) oder mit verteilter Kraft ($M_b = F \times L / 8$) auf?
8. Befand sich das Unterwasserschiff (der sich unter Wasser befindende Teil des Schiffes) nach Auffassung der Bundesregierung in einem verkehrssicher konservierten Zustand?
9. Waren Spanten und Außenhaut des Güterschiffes nach Kenntnis der Bundesregierung in einem verkehrssicheren Zustand oder bereits reparaturbedürftig?
10. Welche Ursachen führten nach Kenntnis der Bundesregierung beim zweiten in der Vorbemerkung der Fragesteller beschriebenen Vorfall zum Schiffskontakt mit dem Eisernen Steg?
11. Führt das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr, zusammen mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, inzwischen die laut Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 auf Bundestagsdrucksache 19/897 angekündigte bundesweite Schiffsunfalldatenbank, in der alle Unfälle auf Bundeswasserstraßen erfasst werden?

Berlin, den 15. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann, Dr. Marc Jongen, Martin Erwin Renner, Dr. Götz Frömming und der Fraktion der AfD

Stadt- und Landschaftsgestaltung angesichts der Mobilfunktechnologie

Das Umweltbundesamt (UBA) ging im Jahre 2021 von 80 000 Antennenstandorten in Deutschland aus. Zugehörig seien entsprechend „Antennen-, Funk- und Basisbandmodule sowie Infrastrukturtechnik einschließlich der Kühlung und Stromversorgung“ platziert (Umweltbundesamt [Hrsg.]: Umweltbezogene Technikfolgenabschätzung Mobilfunk in Deutschland; Berlin, 2021, S. 24)

Das UBA stellt ferner fest, dass die aktuell existierenden Mobilfunknetze in Deutschland drei getrennte, parallele Infrastrukturen darstellten und künftig mit weiteren Netzbetreibern zu rechnen sei (ebd., S. 47). Ein prognostiziertes Funkzellenverteilungsmuster korreliere direkt mit der Bevölkerungsdichte, wodurch in städtischen Gebieten der Bedarf an Funkressourcen steige, um eine definierte Datenrate für alle Netzteilnehmer sicherzustellen (ebd., S. 80) Die Antennenhöhe schwanke zwischen 29 und 35 Metern (ebd., S. 101).

Anderorts definiert das Umweltbundesamt im Rahmen eines Forschungsprojektes den Begriff Aufenthaltsqualität. Dieser beruhe in hohem Maß auf subjektivem Empfinden und ließe sich unter anderem messen anhand gestalterischer Vielfalt, Komplexität und Ästhetik (Umweltbundesamt [Hrsg.]: Umwelt- und Aufenthaltsqualität in kompakt-urbanen und nutzungsgemischten Stadtstrukturen, Dessau-Roßlau; 2017; S. 67–68).

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) benennt den Bund als zentralen Baukulturakteur, der maßgeblich daran mitwirke, „die Qualität der baulich-räumlichen Umwelt in Deutschland positiv zu beeinflussen – sei es durch regulative Maßnahmen, über Förderungen oder durch das Bauen im eigenen Zuständigkeitsbereich“ (www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/baukultur/staerkung-baukultur/staerkung-baukultur-node.html; Zugriff am 25. Februar 2023).

Das BMWSB unterstützt in diesem Zusammenhang die Bundesstiftung Baukultur (BSBK) institutionell beziehungsweise arbeitet eng mit ihr zusammen. Diese wiederum definiert Baukultur als wesentlich für eine lebenswerte Umwelt. Baukultur habe „[...] neben sozialen, ökologischen und ökonomischen Bezügen auch eine emotionale und ästhetische Dimension. Ihre Herstellung, Aneignung und Nutzung ist ein gesellschaftlicher Prozess, der auf einer breiten Verständigung über qualitative Werte und Ziele beruht“ (www.bundesstiftung-baukultur.de/stiftung/profil; Zugriff am 25. Februar 2023).

Die BSBK führt im Baukulturbericht 2020/2021 aus, dass der geforderte Grad an Vernetzung und schnellem Internet kabellose Datentransfers erfordere, die sich in 5G-Technologie hundertmal schneller übertragen ließen als in den bisherigen Netzen. Das habe Folgen für die öffentlichen Räume, denn es brauche dafür „[...] eine Dreiviertelmillion Sendemasten in ganz Deutschland. Das wären mehr als 2 pro Quadratkilometer“ (Bundesstiftung Baukultur [Hrsg.]: Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21; 3. Aufl.; Berlin; 2020; S. 46). Die BSBK mahnt an, dass diesbezüglich die Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild unbedingt mitzudenken seien und verträgliche Lösungen gefunden werden müssten (ebd.).

Diesbezüglich legt das Raumordnungsgesetz (ROG) in den §§ 2 und 9 momentan fest, dass Kulturlandschaften zu erhalten und zu entwickeln seien, wobei entsprechende Kultur- und Naturdenkmäler explizit Erwähnung finden. Eine entsprechende Umsetzung fände in Landesentwicklungs- und Regionalplänen mit verbindlichen Zielvorgaben und der Abwägung zugänglicher Grundsätze statt. Darüber hinaus habe eine Umweltprüfung bei Raumordnungsplänen unter anderem stattzufinden, wenn erhebliche Auswirkungen auf Menschen, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern zu erwarten seien (www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#_bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl108s2986.pdf%27%5D__1678026456174; Zugriff am 5. März 2023).

Das Baugesetzbuch (BauGB) regelt derzeit im § 1, die Stadtentwicklung zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Zugehörig hätten Bauleitpläne „[...] Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes“ zu berücksichtigen (www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#_bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl117s3634.pdf%27%5D__1678031031797; Zugriff am 5. März 2023).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Begreift die Bundesregierung die technische Infrastruktur der Mobilfunktechnologie als Sachverhalt mit Handlungsbedarf im Sinne des Erhaltes und der Entwicklung der – urbanen und ländlichen – Kulturlandschaft (ROG), und wenn ja, warum (bitte die Gründe ausführen), und wenn nein, warum nicht?
2. Wenn die Bundesregierung der technischen Infrastruktur der Mobilfunktechnologie das Potenzial zuschreibt, sich erheblich auf Menschen, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkung zwischen Schutzgütern (ROG) auszuwirken, welche diesbezüglichen Umweltprüfungen wären nach Einschätzung der Bundesregierung angemessen?
3. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, dass eine Umweltprüfung bezüglich der Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern oder Kulturgütern (ROG) auch gestalterische Prämissen in den Blickpunkt zu nehmen hat – etwa ästhetische, künstlerische oder wahrnehmungsbasierte –, und wenn ja, warum (bitte die Gründe ausführen), und wenn nein, warum nicht?
4. Wenn die Bundesregierung der technischen Infrastruktur der Mobilfunktechnologie Auswirkungen auf erhaltenswerte Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung zuschreibt beziehungsweise die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes tangiert sieht, welche diesbezüglichen Vorgaben hält sie im BauGB für angemessen?

Wenn die Bundesregierung die genannten Belange nicht zuschreibt beziehungsweise tangiert sieht, welche Gründe bewegt sie dazu?

5. Billigt die Bundesregierung Forschungen zu möglichen Auswirkungen von Mobilfunkstandorten auf die Aufenthaltsqualität in Stadt und oder Land Relevanz zu (UBA), und wenn ja, von welchen Projekten welchen Inhalts hat die Bundesregierung Kenntnis, beziehungsweise welche initiierte sie ggf. selbst?
6. Hat nach Ansicht der Bundesregierung die steigende Anzahl der Antennenstandorte in Deutschland das Potenzial, die Aufenthaltsqualität in Stadt und oder Landräumen zu verschlechtern?
 - a) Wenn ja, in welchen Arbeitsschritten gedenkt sie ggf., die steigende Anzahl bei Antennen-, Funk- und Basisbandmodulen sowie Infrastrukturtechnik einschließlich der Kühlung und Stromversorgung als raum- und bauplanerisches Handlungsfeld zu definieren?
 - b) Wenn ja, wie gedenkt sie ggf., die Aufenthaltsqualität an Antennenstandorten im Sinne des subjektiven Empfindens und der Ermöglichung gestalterischer Vielfalt, Komplexität und Ästhetik zu verbessern?
 - c) Wenn nein, aus welchen Gründen sieht die Bundesregierung bei der Sicherstellung beziehungsweise Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Antennenstandorten in Stadt und oder Land keinen Handlungsbedarf?
7. Begreift die Bundesregierung den Bund als zentralen Baukulturakteur, der die Qualität der baulich-räumlichen Umwelt sichert, reguliert, fördert und im eigenen Zuständigkeitsbereich entsprechend baut (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, arbeitet die Bundesregierung mit einer genauen Arbeitsdefinition von Qualität in diesem Zusammenhang hinsichtlich landschaftsplanerischer, städtebaulicher und architektonischer Aspekte, und welche Arbeitsdefinition ist dies gegebenenfalls?
8. Folgt die Bundesregierung der Definition der BSBK, wonach die Baukultur als sozial, ökologisch und ökonomisch geprägt, aber auch verbunden mit Emotionalität und Ästhetik definiert wird (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn ja, welche Regulierungen, Fördermaßnahmen oder Bauprojekte in eigener Zuständigkeit hat die Bundesregierung ggf. initiiert, die die baulich-räumliche Umwelt emotional und ästhetisch sichern beziehungsweise verbessern, und welche diesbezüglichen Projekte plant die Bundesregierung mittelfristig bis 2030 ggf. umzusetzen?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage im Baukulturbericht 2020/2021, wonach 750 000 Sendemasten in ganz Deutschland prognostiziert werden, was im Vergleich mit dem Jahr 2021 eine knappe Verzehnfachung bedeuten würde (obige Ausführungen)?

Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung diese Prognose erhärtet, und welcher Bedarf an Antennenstandorten wird aktuell angesetzt (bitte ausführen)?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der BSBK, die bezüglich der rapide steigenden Antennenstandorte anmahnt, die Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild „unbedingt mitzudenken und verträgliche Lösungen anzustreben“ (obige Ausführungen)?

Bejaht die Bundesregierung diese Forderungen, handelt sie entsprechend über die Maßgaben von ROG und BauGB hinaus, und wenn ja, hinsichtlich welcher Arbeitsfelder und Zeiträume, werden die Bundesländer in eventuelle Projekte eingebunden, und wenn ja, in welcher Weise?

Berlin, den 15. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Geplante und sich bereits in der Ausführungsphase befindliche Bauprojekte

Nicht nur das Bundeskanzleramt soll um einen Anbau, der einen hohen dreistelligen Millionenbetrag kosten wird, erweitert werden, sondern auch das Bundesministerium der Finanzen sollte deutlich erweitert werden (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2021/11/2021-11-29-bmf-erweiterungsbau.html). Medien berichten, dass über 600 Mio. Euro für die Erweiterung veranschlagt wurden (www.thepioneer.de/originals/hauptstadt-das-briefing/briefings/lindners-teurer-erweiterungsbau und www.handelsblatt.com/politik/deutschland/berlin-posse-zwischen-lindner-und-scholz-um-erweiterungsbau-fuer-kanzleramt/29044470.html). Die ursprünglichen Pläne wurden nunmehr verworfen (www.spiegel.de/politik/deutschland/christian-lindner-verwirft-urspruengliche-neubau-plaene-fuer-finanzministerium-a-ae09836d-0f1e-424a-9a4a-1531a239caf5).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bauprojekte befinden sich ggf. derzeit in der Planung der Bundesregierung?
2. Wann soll bei den in Frage 1 erfragten geplanten Projekten jeweils der Baubeginn stattfinden, und wann ist die jeweilige Fertigstellung geplant?
3. Wann fand bei sich bereits im Bau befindlichen Projekten der Baubeginn statt, und wann ist die Beendigung geplant?
4. Welche Beschlüsse des Deutschen Bundestages liegen den Projekten jeweils zugrunde?
5. Auf welche Summe belaufen sich die veranschlagten Baukosten der jeweiligen Bauprojekte?
6. Auf welche Summe belaufen sich die Planungskosten gemäß DIN 276 Kostengruppe 100 bis 600 der jeweiligen Bauprojekte?
7. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, die Durchführung geplanter Bauprojekte angesichts
 - a) der bevorstehenden Verkleinerung des Deutschen Bundestages,
 - b) der allgemeinen Steigerung der Baukosten und
 - c) der Situation des Bundeshaushaltszu überdenken, und wie begründet sie ihre Aussage?

8. Ist der Bundesregierung der Vorschlag bekannt, einen Bürokomplex des Deutschen Bundestages nach einer Verkleinerung des Deutschen Bundestages zu nutzen, anstatt den Bundeskanzleramtsanbau voranzutreiben (www.rnd.de/politik/teurer-anbau-am-kanzleramt-fdp-abgeordnete-schlaegt-alternative-vor-JQR5Y35VRVWLCG3WROO7YUQEDM.html), und wenn ja, hat sie sich dazu eine Auffassung erarbeitet, wie lautet diese ggf., und wie begründet sie ihre Aussagen?
9. Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiter in den Bundesministerien jeweils seit 2013 entwickelt?
10. Welche Gründe gab es für den geplanten Erweiterungsbau des Bundesministeriums der Finanzen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und plant die Bundesregierung, diesen zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen?
11. Auf welche Summe belaufen sich die Kosten, die mit einem sofortigen Stopp sowohl des Neubaus Bundeskanzleramtsanbau wie auch Bundesministerium der Finanzen jeweils einhergehen würden bzw. einhergingen (vgl. www.morgenpost.de/politik/article237939671/bau-kanzleramt-olaf-scholz-streit-lindner-finanzierung-kosten-stopp.html)?

Berlin, den 4. April 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

Wohnungsbau für Geflüchtete

Nach Ansicht der Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Klara Geywitz, macht die massive Zuwanderung durch Flüchtlinge einen Wohnungsbedarf von bis zu 600 000 Wohnungen pro Jahr erforderlich (www.merkur.de/wirtschaft/klara-geywitz-index-mieten-mietpreis-bremse-offen-wohnungsnot-wohnungsbau-deutschland-zr-92053380.html).

Die Diskussion über die Wohnungsfrage spitzte sich zuletzt angesichts des Flüchtlingsgipfels am 16. Februar 2023 zu, unter anderem wurde eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, sich mit der Unterbringung der Flüchtlinge zu befassen und bis Ende März 2023 konkrete Ergebnisse zu erarbeiten und diese bis Ostern 2023 als Lösungsvorschläge bereitzulegen (rp-online.de/politik/deutschland/migration-bund-laender-und-kommunen-richten-arbeitsgruppen-ein_aid-85348813).

Zuletzt möchten die Fragesteller darauf hinweisen, dass sich die Bundesregierung gemäß eigener Auskunft „zur Unterbringung und Integration von Flüchtlingen in engem Austausch mit den Ländern und den Kommunalen Spitzenverbänden“ befinde (dserver.bundestag.de/btd/20/062/2006259.pdf, Antwort auf die Schriftliche Frage 103 auf Bundestagsdrucksache 20/6259).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Anzahl neu gebauter Wohnungen ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf die Unterbringung von Geflüchteten notwendig (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Welche Anzahl gebauter Wohnungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf die Unterbringung von Geflüchteten fertiggestellt (bitte nach Jahren seit dem Jahr 2010 aufschlüsseln)?
3. Wo wurden die bisherigen Wohnungen für Geflüchtete seit dem Jahr 2010, hinsichtlich ihrer Lage in Kreistypen (www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raubeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html) und Bundesländern, nach Kenntnis der Bundesregierung gebaut (bitte nach Anzahl der Wohnungen in Kreistypen und Bundesländern aufschlüsseln und begründen)?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wo die künftigen neu gebauten Wohnungen für Geflüchtete hinsichtlich ihrer Lage in Kreistypen (www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raubeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html) und Bundesländern errichtet werden,

- a) und wenn ja, wo werden diese errichtet (bitte nach Anzahl der Wohnungen in Kreistypen und Bundesländern aufschlüsseln bzw. begründen)?
- b) und wenn nein, warum nicht?
5. Hat die Bundesregierung sich darüber eine Auffassung gebildet, wie viel Wohnraum in m² einem Geflüchteten hinsichtlich neu gebauter Wohnungen – etwa hinsichtlich umwelt- und klimapolitischer Ziele – durchschnittlich zur Verfügung stehen sollte (bitte ausführen und begründen)?
- a) Wenn ja, um wie viel Wohnraum handelt es sich (bitte begründen)?
- b) Wenn ja, von welchen Zielen oder Überlegungen macht die Bundesregierung das abhängig (bitte begründen)?
- c) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
6. Wie viel Wohnraum in m² steht einem Geflüchteten hinsichtlich neu gebauter Wohnungen nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich tatsächlich zur Verfügung (bitte ausführen)?

Berlin, den 11. April 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

Serielles und modulares Bauen vor allem im Hinblick auf Geflüchtete

Die Bundesregierung startete am 13. März 2023 ein Ausschreibungsverfahren für serielles und modulares Bauen. Ziel ist es, bis Herbst 2023 eine neue Rahmenvereinbarung „Serielles und modulares Bauen 2.0“ zu schaffen. Dazu können sich Bieter und Bietergemeinschaften aus Bauplanung und Bauausführung bis zum 10. April 2023 um die Teilnahme am Verfahren bewerben (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html).

Nach Ansicht der Bundesregierung bietet das serielle und modulare Bauen Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Bauen: „Durch Vorfertigung von Bauteilen im Werk wird die Baustellenzeit vor Ort im Schnitt auf rund sechs Monate verkürzt, was den Nachbarschaften zugutekommt. Der Einsatz maschineller Vorproduktion ist eine Antwort auf den massiven Fachkräftemangel. Damit die fertigen Gebäude auch für eine hohe städtebauliche Qualität stehen, wird die Bundesarchitektenkammer im Auswahlgremium mitwirken. Ein ganz wesentlicher Vorteil ist zudem die Planungssicherheit und Kalkulierbarkeit, die bei herkömmlichem Wohnungsbau aktuell Fehlanzeige ist, aber insbesondere durch die Rahmenvereinbarung für serielle und modulare Wohnungsbauvorhaben zugesichert werden kann“ (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html).

Für die Bundesregierung kann das serielle und modulare Bauen dazu beitragen, die Flüchtlingsunterbringung zu verbessern. Die oben genannte Ausschreibung „berücksichtigt den Bedarf an Wohnraum für die Folgeunterbringung von Geflüchteten, der den Anforderungen eines freifinanzierten beziehungsweise des geförderten Wohnens genügt und langfristig nutzbar ist. Die Rahmenvereinbarung kann damit von den durch den Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) vertretenen Auftraggebern genutzt werden, um Wohnraum für Geflüchtete in serieller Bauweise zu errichten“ (Antwort auf die Schriftliche Frage 103 auf Bundestagsdrucksache 20/6259).

Entsprechend fiel das Ergebnis des Flüchtlingsgipfels am 16. Februar 2023 aus. So sollen freie Grundstücke unter anderem mithilfe serieller Bauweise schnell bebaut werden. Eine der vier beschlossenen Arbeitsgruppen befasst sich auch mit der Unterbringung der Flüchtlinge (vorwaerts.de/artikel/treffen-berlin-ergebnisse-fluechtlingsgipfels). Diese Arbeitsgruppen sollen bis Ende März 2023 konkrete Ergebnisse erarbeitet haben und diese bis Ostern als Lösungsvorschläge bereitlegen (rp-online.de/politik/deutschland/migration-bund-laender-und-kommunen-richten-arbeitsgruppen-ein_aid-85348813).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Ausmaß plant die Bundesregierung das serielle und modulare Bauen auszuweiten (bitte wenn möglich nach Zeitraum, Kosten, Finanzierung, Wohnungen, Wohnungsarten, Anzahl der Bewohner aufschlüsseln)?
2. Fördert die Bundesregierung, unabhängig des Ausschreibungsverfahrens (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html), das serielle und modulare Bauen, und wenn ja, inwiefern (bitte nach Vorhaben, Initiativen, Programmtitel, Projektitel, Haushaltstitel und Haushaltskapitel, Ziel und Zweck aufschlüsseln)?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die Akzeptanz des seriellen und modularen Bauens und Wohnens in Deutschland, und wenn ja, welche Kenntnisse sind das, und worauf stützen sich diese (bitte ausführen und begründen)?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über die aktive und spezifische Nachfrage des seriellen und modularen Bauens und Wohnens in Deutschland, und wenn ja, welche Kenntnisse sind das, und worauf stützen sich diese (bitte ausführen und begründen)?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über Kosten des seriellen und modularen Bauens im Vergleich zum herkömmlichen Wohnungsbau, etwa vor dem Hintergrund einzelner Bauvorhaben sowie ihren Zielen zum jährlichen Wohnungsbau, und wenn ja, wie verhalten sich diese zueinander (bitte ausführen und begründen)?
6. Hat die Bundesregierung angesichts der relativ hohen Kosten für serielles Bauen aufgrund der eher geringen Nachfrage (www.haus.de/news/serielles-bauen-mittel-gegen-wohknappheit-re-35618) Kenntnisse über die Grenzkosten des seriellen und modularen Bauens?
 - a) Wenn ja, welche Kenntnisse sind das?
 - b) Wenn ja, ist der Bundesregierung in dieser Hinsicht ein Grenzwert bzw. eine Stückzahl bekannt, auf den bzw. die sie abzielt, und wenn ja, um welchen Wert bzw. welche Stückzahl handelt es sich, und warum zielt sie darauf ab (bitte begründen)?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
7. Hat die Bundesregierung Überlegungen angestellt, welche Anzahl an Wohnungsneubauten zusätzlich mit der Ausweitung des seriellen und modularen Bauens gebaut werden können im Vergleich zur Unterlassung derartiger Förderungen bzw. dem herkömmlichen Wohnungsbau, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie gekommen (bitte begründen)?
8. Berücksichtigt die Ausschreibung der neuen Rahmenvereinbarung „Seriell-les und modulares Bauen 2.0“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) den Bedarf an Wohnraum für die Folgeunterbringung von Geflüchteten im Allgemeinen, und wenn ja, inwiefern, insbesondere auch im Hinblick
 - a) auf die Anzahl der Wohnungen für Geflüchtete (bitte ausführen und begründen),
 - b) auf die Anzahl der Geflüchteten (bitte ausführen und begründen),
 - c) auf den durchschnittlichen Wohnraum für einen Geflüchteten (bitte ausführen und begründen),
 - d) auf die anfallenden Kosten und die Finanzierung (bitte ausführen und begründen)?

9. Wer hat sich um die Teilnahme am Ausschreibungsverfahren für serielles und modulares Bauen beworben (bitte nach Eingang der Bewerbung, Bieter, Bietergemeinschaften, Bauplanung, Bauausführung, Sitz des Bieters aufschlüsseln)?
 - a) Gab es auch Bewerbungen, die abgelehnt wurden, und wenn ja, welche Bewerbungen bzw. Bewerber wurden abgelehnt (bitte begründen)?
 - b) Welche Bewerber wurden am Verfahren zugelassen, und um welche Bewerber handelt es sich (bitte begründen)?
 - c) Welche Kriterien müssen die Bewerber erfüllen, um am Verfahren zugelassen zu werden?
 - d) Wenn über die Zulassung der Bewerber noch nicht entschieden wurde, bis wann wird darüber nach Kenntnis der Bundesregierung entschieden?
10. Besteht bei der Befristung der Bewerbungen zum Ausschreibungsverfahren bis zum 10. April 2023 ein Zusammenhang mit dem Ergebnis des letzten Flüchtlingsgipfels, wonach die Arbeitsgruppen ihre Lösungsvorschläge bis Ostern vorlegen sollen, angesichts der Tatsache, dass der 10. April 2023 der Ostermontag ist?
 - a) Wenn ja, welchen Zusammenhang gibt es, und wie begründet die Bundesregierung diesen?
 - b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung die Fristsetzung auf den 10. April 2023, den Ostermontag, dann?
11. Auf welche Kenntnis kann sich die Bundesregierung bei ihrer Äußerung berufen, wonach die Baustellenzeit beim seriellen und modularen Bauen auf rund sechs Monate verkürzt ist (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Nachteile beim seriellen und modularen Bauen im Vergleich zur herkömmlichen Bauweise, etwa hinsichtlich der Transportkosten der einzelnen Module, dem Einsatz etwaiger Schwerlastkräne auf Baustellen, der Trittschalldämmung, der aufgrund der seriellen Fertigung etwaig eingeschränkten optischen Vielfalt und weiterer Nachteile (bitte ausführen und begründen)?
13. Kann die Bundesregierung das Ausmaß des Facharbeitermangels, auf den sie mit der Ausweitung des seriellen und modularen Bauens antwortet (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html), quantifizieren und qualifizieren, und wenn ja, wie qualifiziert und quantifiziert sie diesen (bitte begründen)?
14. Was versteht die Bundesregierung unter einer „hohen städtebaulichen Qualität“ (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte ausführen und begründen)?
 - a) An welchen Kriterien und Beispielen macht die Bundesregierung das fest?
 - b) Was versteht die Bundesregierung darunter im Hinblick auf das serielle und modulare Bauen?
15. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Ästhetik und die städtebauliche Qualität des „Luisenblock West“ (www.bbr.bund.de/BBR/DE/Bauprojekte/Berlin/Politik/DBT/luisenblock-west/neubau-buerogebaeude.html) beispielgebend für ihre Vorhaben im seriellen und modularen Bauen ist, und wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?

16. Inwiefern ist das serielle und modulare Bauen bzw. der dadurch entstehende Wohnraum, angesichts der Äußerungen der Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Klara Geywitz, „individualisierbar“ (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html), und worauf kann sich die Bundesministerin bzw. die Bundesregierung berufen (bitte ausführen, begründen)?
17. Welchen Kriterien entspricht das „fiktive Durchschnittsgebäude“, und welche Merkmale und Maße zeichnen es aus (phase1.de/smb2) (bitte ausführen und begründen)?
18. Welchen Kriterien entspricht das „fiktive Grundstück“, und welche Merkmale und Maße zeichnen es aus (phase1.de/smb2) (bitte ausführen und begründen)?
19. Inwiefern ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungssicherheit und Kalkulierbarkeit beim herkömmlichen Wohnungsbau derzeit nicht gegeben, und inwiefern kann diese beim seriellen und modularen Wohnungsbau zugesichert werden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte ausführen und begründen)?
20. Welche „Aspekte der Nachhaltigkeit“ (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/serielles-bauen.html) kann die Bundesregierung beim seriellen und modularen Bauen aufzuführen (bitte ausführen und begründen)?
21. Welche Baustoffe kommen nach Kenntnis der Bundesregierung beim seriellen und modularen Bauen hauptsächlich zum Einsatz (bitte wenn möglich quantifizieren und begründen)?
22. Welche konkreten Ergebnisse und Lösungsvorschläge wurden seit dem letzten Flüchtlingsgipfel durch die Arbeitsgruppe im Hinblick auf die Unterbringung der Geflüchteten und das serielle und modulare Bauen erarbeitet (bitte ausführen)?

Berlin, den 12. April 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Carolin Bachmann, Sebastian Münzenmaier, Martin Hess, Mike Moncsek, Jan-Wenzel Schmidt, Martin Reichardt und der Fraktion der AfD

Sachstand zum muslimischen Leben in Deutschland

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) publiziert, dass die Islamkonferenz dazu beigetragen habe, dass Muslime heute selbstverständlicher Teil unserer Gesellschaft seien. Dies wird mit Hinweis auf die Einführung von islamischem Religionsunterricht an öffentlichen Schulen, die Etablierung islamischer Theologie an öffentlichen Universitäten, die Teilhabe von Muslimen in der Wohlfahrtspflege oder an gesellschaftlichen Debatten untermauert (www.bmi.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2022/05/werkstattgespraeche.html, Zugriff 14. März 2023).

Die Deutsche Islamkonferenz (DIK) will die Teilhabe von Muslimen und muslimischen Gemeinden in Kommunen stärken. Diesem Ziel diene der von 2019 bis 2023 laufende Förderansatz „Moscheen für Integration“. Das Modellprojekt solle dem Erfahrungsaustausch dienen und Kreis- und Gemeindeverwaltungen ermöglichen, Wissen und Erfahrungen im Zusammenspiel mit Moscheegemeinden untereinander zu teilen, sich zu islambezogenen Fragestellungen zu informieren sowie gemeinsam neue Impulse zu setzen (www.deutsche-islam-konferenz.de/DE/DIK/Themenschwerpunkte/themenschwerpunkte_node.html, Zugriff 14. März 2023).

Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) gab 2020 eine Übersicht mit dem Titel „Muslimisches Leben in Deutschland“ heraus, die unter anderem die regionale Verteilung muslimischer Religionsangehöriger mit Migrationshintergrund aus einem muslimisch geprägten Herkunftsland nach Bundesland aufschlüsselt (www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Forschung/Forschungsberichte/Kurzberichte/fb38-muslimisches-leben-factsheet.pdf?__blob=publicationFile&v=10, Zugriff 14. März 2023).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Moscheen, die unter der Führung der Türkisch-Islamischen Union der Anstalt für Religion e. V. (DITIB) (www.ditib.de/default.php?id=5&lang=de) stehen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland, und wie viele Muslime sind nach Kenntnis der Bundesregierung dort zugehörig?
2. Wie viele Moscheen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung unter der Führung der Verbände
 - a) Verband der Islamischen Kulturzentren (VIKZ),

- b) İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği (IGMD),
 - c) Zentralrat der Musleme (ZMD) und
 - d) Alevitische Gemeinde Deutschland (türkisch: Almanya Alevi Birlikleri Federasyonu (AABF),
- und wie viele Mitglieder sind dort nach Kenntnis der Bundesregierung diesen jeweils zugehörig?
3. Wie viele schiitische Moscheen sind der Bundesregierung bekannt, und wie viele Mitglieder sind dort nach Kenntnis der Bundesregierung zugehörig?
 4. Wie viele Moscheen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und sind nach Kenntnis der Bundesregierung dabei auch sogenannte Hinterhofmoscheen erfasst?
 5. Welche islamischen Organisationen mit Verbindungen nach Jordanien, Katar, Kuwait, und Saudi-Arabien sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktiv?
 6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Erfassung der Anzahl von Konvertiten und den Organisationen, denen diese beigetreten sind, über einen Zeitraum von 20 Jahren (wenn ja, bitte nach Jahren aufgliedern)?
 7. Wie viele und welche offiziellen Imam-Ausbildungsstätten und Medressen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland?
 8. Sind der Bundesregierung radikal predigende Imame namentlich bekannt?
 9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl in Deutschland predigender Scheichs, Ulemas sowie anderer großer Prediger mit islamischen Dokortiteln oder Universitätsabschlüssen?
 10. Was ist der Bundesregierung über Ahmediyya Janmaat (taleem.ahmadiyya.de/) bekannt, und welche Erkenntnisse darüber liegen vor?
 11. Wie viele Moscheen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit Ahmediyya Janmaat, und wie viele Mitglieder werden diesen zugeschrieben?
 12. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die marokkanische Diaspora, wie viele Mitglieder werden ihr nach Kenntnis der Bundesregierung zugerechnet, und wie viele davon haben nach Kenntnis der Bundesregierung einen deutschen Pass?
 13. Sind in der laut Deutscher Islamkonferenz mit deutschem Pass oder Aufenthaltsrecht erfassten Anzahl von 5,5 Millionen Muslimen in Deutschland Kinder miteinbezogen, und wenn ja, in welchem Altersrahmen und in welcher Anzahl nach Kenntnis der Bundesregierung?
 14. Wie viele der in Deutschland lebenden 5,5 Millionen Muslime sind nach Kenntnis der Bundesregierung türkischstämmig, und welche Nationen sind in dieser Erfassung miteinbezogen?
 15. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil albanischstämmiger Bevölkerung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
 16. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil bosnischstämmiger Bevölkerung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

17. Wie viele Kurden leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
18. Wie viele Menschen aus Palästina leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
19. Wie viele Menschen aus dem Libanon leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
20. Wie viele Menschen aus Pakistan leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
21. Wie viele Menschen aus dem Iran leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
22. Wie viele Menschen aus Syrien leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
23. Wie viele Menschen aus Afghanistan und Irak leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
24. Wie viele Menschen aus Afrika (bitte nach Ländern aufschlüsseln) leben nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?
25. Wie viele Menschen kamen nach Kenntnis der Bundesregierung aus den sogenannten GUS-Staaten (Gemeinschaft unabhängiger Staaten) (ausgenommen die Ukraine) zwischen 2020 und 2022 als Flüchtlinge nach Deutschland, und welche Religionszugehörigkeit haben diese nach Kenntnis der Bundesregierung?

Berlin, den 12. April 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Statistik des Bundeskriminalamtes und der 16 Landeskriminalämter über Straftaten von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Herkunftsländern im Jahr 2022

Das Bundesministerium des Innern und für Heimat hat am 30. März 2023 die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) für das Jahr 2022 veröffentlicht (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sicherheit/pks-2022.html). Insgesamt wurden im Jahr 2022 2 093 782 Tatverdächtige in der PKS erfasst. Die Anzahl der Tatverdächtigen stieg damit gegenüber dem Vorjahr um 10,7 Prozent. 1 309 906 Tatverdächtige waren deutsche Staatsangehörige (+4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr). 783 876 der Tatverdächtigen besaßen nicht die deutsche Staatsangehörigkeit (+22,6 Prozent). Unter den nichtdeutschen Tatverdächtigen waren 310 062 Zuwanderer, was einen Anstieg von 35,0 Prozent bedeutet (Polizeiliche Kriminalstatistik 2022 – Ausgewählte Zahlen im Überblick, abrufbar unter: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sicherheit/pks-2022.html>, Seite 11).

Daraus ergibt sich, dass der relative Anstieg der nichtdeutschen Tatverdächtigen im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr fast fünfmal so hoch ist wie der relative Anstieg der deutschen Tatverdächtigen im selben Betrachtungszeitraum. Mit dieser Kleinen Anfrage sollen die zuletzt mit der Kleinen Anfrage für das Jahr 2021 erfragten Zahlen auf Bundestagsdrucksache 20/2848 auf den aktuellen Stand gebracht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 von Asylbewerbern, Personen im Status eines abgelehnten Asylantrags oder eines unerlaubten Aufenthaltes in Deutschland begangen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Aus welchen 30 häufigsten Herkunftsstaaten stammen nach Kenntnis der Bundesregierung die in Frage 1 erfragten Straftäter?
3. Welche Straftaten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 von den in Frage 1 erfragten Straftätern begangen (bitte nach Mord, Totschlag, schwerer Körperverletzung, gefährlicher Körperverletzung, Vergewaltigung, sonstigen Sexualdelikten, Brandstiftungsdelikten, Raub, räuberischer Erpressung, räuberischem Angriff auf Kraftfahrer und räuberischem Diebstahl aufschlüsseln)?

4. Wie verteilt sich die Anzahl der in Frage 1 erfragten Straftäter nach Kenntnis der Bundesregierung in die Altersgruppen: bis zu 21 Jahren, über 21 bis zu 31 Jahren, über 31 bis zu 41 Jahren, über 41 bis zu 51 Jahren und über 51 Jahren?
5. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Opfer der Straftaten, die von dem in Frage 1 benannten Täterkreis im Jahr 2022 begangen wurden, in die Altersgruppen: bis zu 21 Jahren, über 21 bis zu 31 Jahren, über 31 bis zu 41 Jahren, über 41 bis zu 51 Jahren und über 51 Jahren?
6. Wie viele männliche und weibliche Personen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2022 zum Opfer von Straftaten, die von dem in Frage 1 benannten Personenkreis begangen wurden (bitte nach Geschlecht und Deliktskategorie aufschlüsseln)?
7. Welchem Herkunftsland gehörten nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Opfer der Taten an, die von dem in Frage 1 benannten Personenkreis im Jahr 2022 begangen wurden (bitte nach Deliktskategorie und Herkunftsstaat mit mehr als einem Opfer aufschlüsseln)?

Berlin, den 14. April 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktio

Kleine Anfrage

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

Laut Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt vergessene Wasserstraßen

Im Verkehrssektor beabsichtigt die Regierungskoalition laut Mitteilungen der Fachpresse, dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen und die bisher langwierigen Verfahren abzukürzen (www.dombert.de/der-gross-e-plan-1-teil-wie-die-neue-regierung-infrastruktur-vorhaben-beschleunigen-will/).

Ein entsprechendes Gesetz für den Straßen- und Schienensektor wird in Aussicht gestellt, für die Wasserstraßen jedoch nicht. Der aktuelle Etat für die Wasserstraßen reicht nicht einmal aus, um den Substanzverlust des Bundeswasserstraßennetzes zu stoppen, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BVB). Das ist nach Ansicht des BVB „eine schmerzhaft Pille“ (binnenschifffahrt-online.de/2023/03/featured/29367/bdb-beklagt-vergessene-wasserstrassen/).

Das stößt beim Binnenschifffahrtsverband auf Unverständnis und ist nach Auffassung der Fragsteller nachvollziehbar. „Die Binnenschifffahrt geht weitgehend leer aus“ (www.schifffahrtundtechnik.de/nachrichten/verkehrspolitik/binnenschifffahrt-geht-weitgehend-leer-aus-3354599). „Bei der Planungsbeschleunigung hingegen findet die Binnenschifffahrt keine Erwähnung. Bei der Schiene soll hingegen allen Projekten des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan ein ‚überragendes öffentliches Interesse‘ attestiert werden, bei der Straße immerhin den – je nach Berechnungsweise – 115 bis 144 Projekten zur Engpassbeseitigung. Dabei handelt es sich um rund 1 300 Kilometer Erweiterung von Autobahnen auf mehr Spuren und den Umbau von Knotenpunkten“, wird der Fachjournalist für Verkehrspolitik, Matthias Roeser, auf [Schifffahrtstechnik.de](http://schifffahrtstechnik.de) zitiert (ebd.), der damit seinerseits ein Ergebnispapier der Bundesregierung zitierte.

Gerade ein forciertes Ausbau der Bundeswasserstraßen für den Gütertransport bietet nach Auffassung der Fragesteller reelle Chancen, die Straßen und Schienen zu entlasten, und sollte deshalb nach Auffassung der Fragesteller nicht vernachlässigt werden.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/2996 sind die „wichtigen Bauprojekte [...] und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und [...] Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs“ benannt.

Im Masterplan Binnenschifffahrt war die Steigerung des Gütertransports auf 12 Prozent auf Seite 1 angekündigt worden. „Unser Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Dabei legen wir ein besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Schwergut- und Großraumtransporten auf das Binnenschiff, um unsere Straßen zu entlasten“, heißt es dort (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/masterplan-binnenschifffahrt.html).

Dies ist nach Auffassung der Fragesteller bei Etatkürzungen, ohne vollständigen Mittelabruf oder Rücknahme bereits vergebener Bauaufträge nicht durchführbar.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kündigt auf seiner Website an, für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) im Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 Fördermittel in Höhe von 10 Mio. Euro vorzusehen (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/schlussbericht-klimaschutz-sofortprogramm.html#:~:text=Die%2010%20Millionen%20Euro%20aus,Br%C3%BCcken%2C%20wird%20entlastet%20und%20geschont).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden die Haushaltsmittel im Investitionsetat für Bau, und Erhalt der Bundeswasserstraßen vollständig abgerufen, und wenn nein, besitzt die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wieso diese nicht abgerufen wurden (bitte ggf. ausführen)?
2. Sieht die Bundesregierung die im Bundeswasserstraßenausbaugesetz verankerten Ziele ohne den vollständigen Abruf der geplanten Investitionsmittel für die Binnenschifffahrt umsetzbar?
3. Sind die Ziele im Masterplan Binnenschifffahrt, den Gütertransport mit Binnenschiffen auf 12 Prozent zu erhöhen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), beim aktuellen Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur nach Auffassung der Bundesregierung erreichbar?
4. Wurde bei der Beschleunigung der Verfahren zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend berücksichtigt, oder wurde das Augenmerk eher auf Straße und Schiene gelegt (bitte ausführen)?
5. Sieht die Bundesregierung Potenziale, eingesparte Investitionsmittel bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene der Binnenschifffahrt zuzuordnen, und wenn ja, in welcher Höhe könnten diese ausfallen?
6. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge am Nord-Ostsee-Kanal zurückgenommen, und wenn ja, warum?
7. Wurden seitens der Generaldirektion Wasserstraßen bereits vergebene Bauaufträge an der Donau zurückgenommen, und wenn ja, warum?
8. Wurde seitens der Generaldirektion Wasserstraßen die Bauvergabe der Schleuse Lehmen an der Mosel – und damit der weitere Moselausbau – gestoppt, und wenn ja, warum?
9. Wurden die 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene vollständig in Anspruch genommen?
10. Wie viel von den 10 Mio. Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm wurde für die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten von der Straße auf die Wasserstraße in Anspruch genommen?

11. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die bestehende Förderrichtlinie bezüglich GST zu modifizieren, und wenn ja, warum?

Berlin, den 27. April 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

Auswahlkriterien für die begrenzte Zahl von besonders wichtigen Straßenprojekten, deren Umsetzung beschleunigt werden soll

Ende März 2023 haben sich die Regierungsparteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP im Koalitionsausschuss auf die Beschleunigung von einer begrenzten Zahl von besonders wichtigen Straßenverkehrsprojekten geeinigt. Für die Straße gilt dies dabei ausschließlich für Projekte im Bundesverkehrswegeplan mit der Kennzeichnung FD-E und VB-E (Engpassbeseitigungen) – insgesamt laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 145 an der Zahl. Für Schienenprojekte gilt die Einschränkung auf Engpässe nicht, hier soll für alle Projekte, die als Vordringlicher Bedarf (VB) oder als Fest Disponiert (FD) eingestuft sind, ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt werden (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahnprojekte.html).

In Medienberichten wurde die Zahl 144 durchweg übernommen, die in der Zwischenzeit auf 145 korrigiert wurde (ebd.). In der vom BMDV veröffentlichten Liste sind nach Auffassung der Fragesteller jedoch Strecken mehrfach ununterscheidbar gelistet. Nennt man Strecken mit mehreren Vorhaben nur einmal, reduziert sich die Anzahl auf 92 Strecken. Weiter gilt, dass laut Koalitionsbeschluss die jeweiligen Bundesländer zustimmen müssen (www.t-online.de/auto/recht-und-verkehr/id_100152128/ampelkoalition-bei-diesen-144-auto-bahnen-soll-der-ausbau-schneller-gehen.html).

Der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck sagte laut einem Bericht des „Business Insider“ dabei im „ZDF“, dass die Gefahr bestünde, dass Projekte dadurch ausgebremst würden (www.businessinsider.de/politik/deutschland/bundesregierung-will-144-autobahnabschnitte-ausbauen/). Das „Redaktionsnetzwerk Deutschland“ formuliert die Situation etwas anders und führt aus, dass Grüne im Deutschen Bundestag dies hinter vorgehaltener Hand als Hoffnung äußern würden. „Weil die Länder nun mitzureden hätten, würden manche Projekte ja gar nicht kommen, lautet die Prognose.“ SPD-Generalsekretär Kevin Kühnert teilt die Ansicht, dass es in der Realität vermutlich weniger werden würden (www.rnd.de/politik/autobahn-liste-der-ampel-verwunderung-in-den-bundeslaendern-14CLNMGPENE63HTNCSS6DMFVH4.html). Passend zu diesen Ansichten zitiert die Tageszeitung „Die Welt“ Niedersachsens Umweltminister, der sich darüber freue, dass der Bau von „klimaschädlichen Autobahnen“ [...] „wie A20, A39 etc. sehr unreal“ werden wird (www.welt.de/politik/deutschland/plus244559568/Koalitionsausschuss-Das-koennen-wir-uns-nicht-gefallen-lassen-wettert-Guenther.html).

In den unionsgeführten Ländern ist derweil laut „Welt“ der Unmut groß, weil herbeigesehnte Autobahn-Projekte es nicht auf die Priorisierungsliste geschafft haben. Der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein Daniel Günther benennt die Nicht-Berücksichtigung der Autobahn 20 (A 20) als „absoluten Rückschlag“ und „katastrophale Meldung“. Der Ministerpräsident von Sachsen Michael Kretschmer beklagt dabei, dass „nicht ein einziges Verkehrsprojekt in einem ostdeutschen Land“ beschleunigt werde (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen findet eine Ungleichbehandlung zwischen Schienen- und Straßenprojekten statt, sodass die Straßenprojekte die Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses auf Engpassbeseitigung (VB-E und FD-E) limitiert wurden und bei Schienenprojekten dies auch für Vordringlichen Bedarf (VB) und Fest Disponiert (FD) gelten soll (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
2. Welche Definition von Projekt wird von der Bundesregierung verwendet, um auf die Zahl von 145 Straßenprojekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
3. Wie viele VB-E- und FD-E-Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt?
 - a) Auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - b) Welche der VB-E- und FD-E-Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 fallen nicht unter die Zahl der 145 Projekte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte jeweils ausführen, was die Gründe waren, diese Projekte auszunehmen)?
4. Wie viele VB- und FD-Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt, auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Wie viele Straßenprojekte sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Straßenbereich insgesamt aufgeführt?

Auf wie viele Projekte wächst diese Zahl an, wenn man die gleiche Definition verwendet, die die Bundesregierung nutzt, um auf die Zahl von 145 bei den ausgewählten Projekten zu kommen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
6. Teilt die Bundesregierung die vom Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck geäußerte Befürchtung, dass Länder und Kommunen die Zustimmung zu einzelnen Projekten verwehren könnten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Ist es laut Ansicht der Bundesregierung rechtlich notwendig, die Zustimmung von Ländern und Kommunen einzuholen, bevor man die Feststellung trifft, dass ein Projekt ein überragendes öffentliches Interesse vorweist?
8. Aus welchen Gründen wurde vereinbart, dass die Projekte nur im Einvernehmen mit den Ländern als überragendes öffentliches Interesse eingestuft werden sollen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

9. Hat sich die Bundesregierung zu der Einschätzung des niedersächsischen Umweltministers, dass mit dem Beschluss des Koalitionsausschusses der Bau von „klimaschädlichen Autobahnen“ [...] „wie A20, A39 etc. sehr irreal“ würde, eine Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?
10. Wurde bei der Festlegung auf VB-E- und FD-E-Projekte bedacht, dass durch das verwendete Auswahlkriterium nicht ein einziges Straßenverkehrsprojekt in einem ostdeutschen Bundesland beschleunigt wird (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
11. 11. Plant die Bundesregierung eine Nachbesserung bei der Auswahl der Straßenverkehrsprojekte derart, dass auch Straßenverkehrsprojekte in ostdeutschen Bundesländern beschleunigt werden?

Berlin, den 27. April 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Regierungsgespräche mit sogenannten Klimaklebern

Oberbürgermeister verschiedener deutscher Städte führten Gespräche mit der Gruppe „Letzte Generation“, die im Gegenzug zugesichert haben soll, auf Straßenblockaden in diesen Städten zu verzichten (vgl. www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/letzte-generation-125.html). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, soll Vertreter dieser Gruppe zu einem Gespräch eingeladen haben (vgl. www.berliner-kurier.de/berlin/wissing-trifft-am-2-mai-aktivisten-von-klimaschutzgruppe-letzte-generation-li.340426).

Im Dezember 2022 kam es zu Aktionen gegen die Verkehrsflughäfen München „Franz-Josef-Strauß“ (MUC) und Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) (vgl. www.fr.de/politik/letzte-generation-flughafen-muenchen-lande-bahn-festgeklebt-rollfeld-klima-aktivisten-news-ticker-zr-91963684.html). Die Staatsanwaltschaft Neuruppin ermittelt in diesem Zusammenhang. Die Staatschutzkammer des Landgerichts Potsdam hat den Verdacht der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 (<https://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/staatsanwaltschaft-neuruppin-letzte-generation--bundesweite-durchsuchungen-bei-mitgliedern-68121771.html>) des Strafgesetzbuches (StGB) im April 2023 bestätigt (vgl. www.moz.de/nachrichten/brandenburg/letzte-generation-landgericht-potsdam-sieht-klimakleber-als-kriminelle-vereinigung-70631589.html).

Zuvor, am 4. Januar 2023, konnte die Polizei verhindern, dass mit Pressluftschlämmern die Invalidenstraße vor dem Ministerium für Digitales und Verkehr zerstört wird (vgl. www.welt.de/videos/video243034847/Berlin-Klimaprotest-mit-Presslufthammer-vor-Verkehrsministerium.html). Am 7. März 2023 wurde die denkmalgeschützte Fassade des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Farbe besprüht (vgl. www.rnd.de/politik/letzte-generation-in-berlin-klimaaktivisten-bespritzen-verkehrsministerium-YGMVXW6TY56ZW4IAYPR4QMZYBM.html). Unmittelbar vor dem in Rede stehenden Gesprächstermin kam es zu Straßenblockaden in Berlin (vgl. www.zdf.de/nachrichten/politik/klima-wissing-proteste-klimakleber-letzte-generation-100.html). Umgehend nach diesem Gespräch wurden Straßenblockaden fortgesetzt und erneut ein Verkehrsflughafen attackiert (vgl. www.berliner-zeitung.de/news/flughafen-ber-letzte-generation-besprueht-privatjets-mit-farbe-li.345392).

Der Gesprächstermin wurde auf Antrag der Fraktion der AfD im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Gegenstand einer Selbstbefassung gemacht (vgl. www.bundestag.de/resource/blob/946630/7f630bd2d54cc81e0872f6ea9df966ad/44-Sitzung-10-05-2023-data.pdf). Die Chance, die in Zusammen-

hang mit dem in Rede stehenden Gesprächstermin aufgeworfenen Fragen bereits durch den angeforderten Bericht im Ausschuss zu beantworten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus Sicht der Fragesteller vergeben. Der Bericht erscheint den Fragestellern ausweichend, verschleiern und den Eindruck erweckend, es handele sich um ein übliches Beteiligungsformat für Verbände und Organisationen. Somit erscheint eine Kleine Anfrage zur Klärung des Sachverhalts geboten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass auf Einladung des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, an die Gruppe „Letzte Generation“ am 2. Mai 2023 zwischen 14.00 und 16.00 Uhr in den Amtsräumen des BMDV ein dienstliches Gespräch stattgefunden hat, sodass ein Informationsinteresse des Deutschen Bundestag an den Ergebnissen begründet ist?
2. War dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, am 2. Mai 2023 die im bereits im April 2023 ergangene Entscheidung der 1. Großen Strafkammer – zugleich Staatsschutzkammer – des Landgerichts Potsdam bekannt, die eine Beschwerde gegen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 (<https://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/s-taatsanwaltschaft-neuruppin-letzte-generation--bundesweite-durchsuchungen-bei-mitgliedern-68121771.html>) StGB als unbegründet verworfen hat (vgl. www.moz.de/nachrichten/brandenburg/letzte-generation--landgericht-potsdam-sieht-klimakleber-als-kriminelle-vereinigung-70631589.html)?
3. Wenn der in Frage 2 genannte Beschluss der Staatsschutzkammer des Landgerichts Potsdam dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nicht bekannt gewesen sein sollte, hätte er nach Kenntnis der Bundesregierung gleichwohl eine Gruppe in ein öffentliches Dienstgebäude eingeladen, gegen die wegen des Verdachts der Bildung einer kriminellen Vereinigung gemäß § 129 StGB ermittelt wird?
4. Bergen aus Sicht der Bundesregierung derartige Einladungen an Gruppen wie die der „Letzten Generation“ die Gefahr der Zurverfügungstellung einer medialen Plattform mit dem Ergebnis, zusätzliche Spenden von internationalen Unterstützern zur Fortsetzung ihrer rechtswidrigen Aktionen zu requirieren?
5. Waren dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung vor Gesprächsbeginn die seitens der Gruppe „Letzte Generation“ kommunizierten und im Internet veröffentlichten Forderungen bekannt (vgl. letztegeneration.de/forderungen/), und war Bundesminister Dr. Volker Wissing offen, für eine Beendigung von Straßenblockaden die Forderung der Gruppe nach einem allgemeinen Tempolimit auf deutschen Autobahnen sowie nach einem dauerhaften „9-Euro-Ticket“ zu erfüllen?
6. War der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung vor Gesprächsbeginn bereit, für eine Beendigung von Straßenblockaden die weitergehende Forderung der „Letzten Generation“ nach der Einrichtung eines „Gesellschaftsrats“ zu unterstützen (vgl. letztegeneration.de/forderungen/)?

7. Wenn der Bundesminister Dr. Volker Wissing nach Kenntnis der Bundesregierung nicht bereit gewesen sein sollte, die in den Fragen 5 und 6 genannten Forderungen zu unterstützen, welche weiteren Angebote war der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in diesem dienstlichen Gespräch bereit zu machen, um eine Beendigung von Straßenblockaden durch die Gruppe Letzten Generation zu erreichen?
8. Konnten die Vertreter der „Letzten Generation“ nach Kenntnis der Bundesregierung bei diesem Gesprächstermin am 2. Mai 2023 überzeugende wissenschaftlichen Erkenntnisse vorlegen, um die nach Ansicht der Fragesteller fehlenden Beweise für sogenannte imaginäre Kippunkte zu belegen, da die These angeblicher „Kippunkte“ als Begründung des Namens der Gruppe, der Dringlichkeit der Maßnahmen und für ihr militantes Vorgehen dient (vgl. www.welt.de/wissenschaft/article244282479/Klimawandel-So-trickste-eine-Forschergruppe-die-Kippunkt-Warnung-in-die-Debatte.html)?
9. Wurde seitens des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, nach Kenntnis der Bundesregierung in dem in Rede stehenden Gespräch problematisiert, dass am 1. Mai 2023 mutmaßliche Angehörige der „Letzten Generation“ mit Plakaten mit der Losung „Wir können uns die Reichen nicht mehr leisten“ in einem Demonstrationzug durch einen Berliner Stadtteil marschierten, in dem das Einkommensteueraufkommen pro Kopf höher liegt als im Berliner Durchschnitt, und diese Demonstration nach Auffassung der Fragesteller von dessen Einwohnern durchaus als Enteignungsforderung und Bedrohung interpretiert werden könnte (vgl. ta.z.de/1-Mai-Protest-im-Berliner-Grunewald/!5928512/) ?
10. Kann die Bundesregierung bestätigen dass der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, am 8. Dezember 2022 nach einer Blockade von Landebahnen am Flughafen München auf einer Pressekonferenz davon sprach, dass es sich bei der durch die Gruppe der „Letzten Generation“ organisierten Aktion um „kriminelle Machenschaften“ handle, die „Grenze des Legitimen“ überschritten sei, auf die „mit aller Härte des Gesetzes“ reagiert werden müsse, sowie dass „das Verständnis für ihre Anliegen“ verspielt werde (vgl. www.n-tv.de/mediathek/videos/politik/Wissing-geht-hart-mit-Klimaaktivisten-ins-Gericht-article23771324.html)?
11. Wenn Frage 10 bejaht wird, ist nach Einschätzung der Bundesregierung der in der Rechtswissenschaft gebräuchliche Begriff „Straftaten“ zutreffend für das, was Bundesminister Dr. Volker Wissing mit der Umschreibung „kriminelle Machenschaften“ meinte?
12. Wenn Frage 10 bejaht wird, könnte nach Einschätzung der Bundesregierung Bundesminister Dr. Volker Wissing mit „Grenze des Legitimen überschreiten“ auch rechtswidrige und schuldhaftige Handlungen gemeint haben, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklichen, das eine Strafdrohung beinhaltet?
13. Besteht nach Auffassung der Bunderegierung die Gefahr, dass die Gruppe der „Letzten Generation“ vergleichbar mit der sogenannten Baader-Meinhof-Gruppe zu einer „Klima-RAF“ entwickeln könnte (vgl. www.merkur.de/politik/letzte-generation-dobrindt-illner-zdf-klima-kleber-blockade-raf-vergleich-92242127.html)?

14. Hält die Bundesregierung die Forderung der „Letzten Generation“ nach Einrichtung eines „Gesellschaftsrats“, in dem Maßnahmen zu erarbeiten sowie die damit verbundenen Gesetzesvorhaben in das Parlament einzubringen seien und die Regierung dort für die „nötige Überzeugungsarbeit“ sorgen solle (vgl. letztegeneration.de/forderungen/), mit Artikel 38 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) vereinbar?
15. War dem Bundesminister Dr. Volker Wissing vor Beginn des am 2. Mai 2023 um 14.00 Uhr angesetzten Gesprächstermins nach Kenntnis der Bundesregierung zu Ohren gekommen, dass es in Berlin unmittelbar zuvor erneut zu Blockaden von Straßen gekommen war (vgl. www.morgenpost.de/berlin/article238169599/klimakleber-letzte-generation-berlin-heute-aktuell-blockade-live-blog-0405.html), und teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass eine spontane Gesprächsabsage eine probate Antwort angesichts wiederum Hunderter genötigter Verkehrsteilnehmer in Autos, Lieferfahrzeugen und in BVG (Berliner Verkehrsbetriebe)-Bussen gewesen wäre?
16. Gab und gibt es Einladungen weiterer Bundesminister oder Bundesministerien an die Gruppe „Letzte Generation“?
17. Gab und gibt es Einladungen von Bundesministern oder Bundesministerien an weitere Gruppen, die zwar wie die „Letzte Generation“ mit „kriminellen Machenschaften“ (vgl. Frage 10) vorgehen, dieses aber kein Hinderungsgrund ist, seitens des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in sein Ministerium eingeladen zu werden?
18. Beabsichtigt der Bundeskanzler oder das Bundeskanzleramt, eine Einladung an die Gruppe „Letzte Generation“ nach dem aus deren Sicht „konstruktiven und ergiebigen“ Gespräch mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, auszusprechen (vgl. www.fr.de/politik/ergiebiges-gespraech-zwischen-wissing-und-letzter-generation-jetzt-ist-der-kanzler-gefragt-92250162.html)?

Berlin, den 16. Mai 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Tobias Matthias Peterka, Petr Bystron, Kay-Uwe Ziegler, Bernd Schattner, Martin Hess, Peter Boehringer, Jörg Schneider, Dr. Harald Weyel, Dr. Rainer Rothfuß, Thomas Dietz, Dr. Malte Kaufmann, René Springer, René Bochmann, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Michael Kaufmann, Barbara Lenk, Edgar Naujok, Kay Gottschalk, Dietmar Friedhoff, Dr. Christian Wirth, Wolfgang Wiehle, Carolin Bachmann, Eugen Schmidt, Beatrix von Storch, Gerrit Huy, Martin Sichert, Martin Reichhardt, Dr. Christina Baum, Gereon Bollmann, Jürgen Braun, Frank Rinck und der Fraktion der AfD

Reform der Internationalen Gesundheitsvorschriften und Ausarbeitung eines WHO-Abkommens zur Pandemievorsorge und Pandemiebekämpfung

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) beabsichtigt, zwei Vorhaben bis 2024 umzusetzen: den Abschluss eines neuen WHO-Abkommens zur Pandemievorsorge und Pandemiebekämpfung sowie die Reform der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV). Die Befürworter dieser Maßnahme sind der Auffassung, dass ein völkerrechtlich rechtsverbindliches Übereinkommen zur Pandemieprävention, Pandemievorsorge und Pandemiereaktion unter dem Schirm der WHO den Ländern auf der ganzen Welt ermöglichen würde, besser auf künftige Pandemien reagieren zu können (www.consilium.europa.eu/de/policies/coronavirus/pandemic-treaty/).

Im Dezember 2021 wurde ein „Intergovernmental Negotiating Body“ (INB) eingerichtet (inb.who.int/home/inb-process), das einen Pandemievertrag ausarbeiten sollte. Es setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammen. Dieses Gremium wird auf der 76. Weltgesundheitsversammlung im Mai 2023 einen Vertragsentwurf vorlegen. Laut Entwurf soll der Vertrag auf der 77. Weltgesundheitsversammlung 2024 verabschiedet werden (Zero draft of the WHO CA + for the consideration of the Intergovernmental Negotiating Body at its fourth meeting, abrufbar unter: apps.who.int/gb/inb/pdf_files/inb4/A_INB4_3-en.pdf).

Rechtsgrundlage für den Erlass rechtsverbindlicher Konventionen durch die WHO bilden die Artikel 19 und 21 der Verfassung der WHO (apps.who.int/gb/bd/PDF/bd47/EN/constitution-en.pdf?ua=1). Über Resolutionen und Beschlüsse stimmt die Versammlung, die sich aus Vertretern der Staaten zusammensetzt, ab. Erforderlich ist eine qualifizierte Mehrheit (zwei Drittel) in der Weltgesundheitsversammlung (ebd.). Anschließend muss eine Genehmigung durch nationale Gremien erfolgen, falls dies vereinbart worden ist. Außerdem muss eine Ratifizierung in allen 194 Vertragsstaaten erfolgen.

Abkommen oder Verträge können gemäß Artikel 19 der WHO-Verfassung (ebd.) „über jede innerhalb der Zuständigkeit der Organisation liegende Frage“ verabschiedet werden. Artikel 2 der WHO-Verfassung ermächtigt die WHO,

die „leitende und koordinierende Stelle des internationalen Gesundheitswesens“ zu sein. Artikel 19 der WHO-Verfassung ist somit eine Regelung mit sehr großer Reichweite.

Die IGV regeln rechtsverbindlich den Umgang mit grenzüberschreitenden Krankheiten. Nach Artikel 21 WHO-Verfassung (ebd.) sind folgende Regelungen möglich: Gesundheits- und Quarantänevorschriften und andere Verfahren zur Verhinderung der internationalen Ausbreitung von Krankheiten, Nomenklaturen von Krankheiten, Todesursachen und Praktiken des öffentlichen Gesundheitswesens, internationale Normen für Diagnoseverfahren, internationale Handelsnormen für die Sicherheit, Reinheit und Wirksamkeit biologischer, pharmazeutischer und ähnlicher Produkte und Normen für die Werbung und Kennzeichnung biologischer, pharmazeutischer und ähnlicher Produkte, die dem internationalen Handel unterliegen.

Nach Artikel 22 der WHO-Verfassung (ebd.) kann die Weltgesundheitsversammlung Vorschriften annehmen, die für die Staaten rechtlich bindend sind, es sei denn, diese lehnen sie ab: Die in Ausführung von Artikel 21 der WHO-Verfassung getroffenen Regelungen treten für alle Mitgliedstaaten in Kraft, nachdem ihre Annahme durch die Weltgesundheitsversammlung gebührend bekannt gegeben worden ist, ausgenommen für diejenigen Mitgliedstaaten, die den Generaldirektor innerhalb der in der Bekanntgabe festgesetzten Frist von ihrer Ablehnung oder von der Erhebung von Vorbehalten in Kenntnis setzen. Das Hauptmerkmal der WHO-Vorschriften nach Artikel 21 der WHO-Verfassung besteht darin, dass in ihrem Fall die Beteiligung der nationalen Gesetzgeber nicht nötig ist. Hinzu kommt, dass für die Abstimmung über die Vorschriften lediglich eine einfache Mehrheit in der WHO erforderlich ist.

Im Januar 2022 hat die Regierung der USA einen Vorschlag zur Änderung von 13 Bestimmungen der IGV (2005) vorgelegt (www.swp-berlin.org/publikation/who-initiativen-reformierte-internationale-gesundheitsvorschriften-und-ein-pandemievertrag). Die Delegierten der 75. Weltgesundheitsversammlung im Mai 2022 akzeptierten jedoch nur die Anregung, den Zeitraum für die Ablehnung von Änderungen gemäß Artikel 55 bzw. 59 IGV (2005) von 18 auf zehn Monate und die Frist bis zum Inkrafttreten solcher Änderungen von 24 auf zwölf Monate zu verkürzen (www.swp-berlin.org/publikation/who-initiativen-reformiert-e-internationale-gesundheitsvorschriften-und-ein-pandemievertrag). Die übrigen Initiativen der US-Regierung betrafen unter anderem die Möglichkeit für die WHO, eine gesundheitliche Notlage von internationaler Tragweite auszurufen, ohne die betroffenen Mitgliedstaaten zu konsultieren, und die Schaffung eines neuen Mechanismus zur Notfallklärung auf mittlerer Ebene. Hier waren die WHO-Mitgliedstaaten der Ansicht, dass mehr Zeit erforderlich sei, um die Reichweite solcher Änderungen zu erörtern (www.swp-berlin.org/publikation/who-initiativen-reformierte-internationale-gesundheitsvorschriften-und-ein-pandemievertrag).

Bis zum 30. September 2022 hatten 14 Mitgliedstaaten – auch die USA – Vorschläge vorgelegt, sowohl im eigenen Namen als auch im Verbund mit regionalen Gruppierungen, darunter die EU, die WHO-Region Afrika, die Eurasische Wirtschaftsunion und der MERCOSUR ([www.who.int/teams/ihr/ihr-review-committees/review-committee-regarding-amendments-to-the-international-health-regulations-\(2005\)](http://www.who.int/teams/ihr/ihr-review-committees/review-committee-regarding-amendments-to-the-international-health-regulations-(2005))).

Ein Überprüfungsausschuss („IHR Review Committee“) befasste sich damit, die im Zuge der COVID-19-Pandemie beantragten Änderungen an den IGV (2005) zusammenzufassen und einen Abschlussbericht (www.achgut.com/artikel/who_richtlinien_menschenwuerde_gestrichen) zu erstellen. Der Bericht des Überprüfungsausschusses dient als Grundlage für die Sitzungen einer Arbeitsgruppe zu Reformen der IGV (2005) („The Working Group on Amendments to

the International Health Regulations (2005)“, kurz: WGIHR), die sich aus ausgewählten Delegierten der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Das letztgenannte Gremium wird den Rechtstext ausarbeiten und den endgültigen Änderungsvorschlag schließlich dem WHO-Generaldirektor vorlegen, der ihn dann mindestens vier Monate vor der Weltgesundheitsversammlung 2024 an alle Mitgliedstaaten weiterleiten soll ([www.who.int/teams/ihr/ihr-review-committees/review-committee-regarding-amendments-to-the-international-health-regulations-\(2005\)](http://www.who.int/teams/ihr/ihr-review-committees/review-committee-regarding-amendments-to-the-international-health-regulations-(2005)))).

Die Weltgesundheitsversammlung entscheidet somit 2024 rechtsverbindlich über einen Pandemievertrag, der ohne inhaltliche Vorbefassung durch den Deutschen Bundestag zustande kommen und durch den Deutschen Bundestag ratifiziert werden wird, sowie über eine grundlegende Reform der IGV, die ohne jede Beteiligung des Deutschen Bundestages und ohne einen nationalen Transformationsakt bzw. ohne Ratifizierung, sofort nach Beschlussfassung durch die Weltgesundheitsversammlung rechtsverbindlich für alle 194 Mitgliedstaaten – also auch für Deutschland – sein wird.

Die Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) berichtete in einem Beitrag darüber, dass die Weltbank bereits einen Mechanismus zur finanziellen Unterstützung entwickelt habe, der über die WHO hinausreicht, nämlich den „Financial Intermediary Fund (FIF) for Pandemic Prevention, Preparedness and Response (PPR)“. Mit einem Beitrag von 68,5 Mio. Euro gehöre Deutschland zu den Gründungsmitgliedern des Fonds, von denen jeweils ein Vertreter einen Sitz im Verwaltungsrat des FIF PPR einnehme. Bislang seien die Beiträge der Weltbank-Mitgliedstaaten zu diesem FIF jedoch freiwillig (www.swp-berlin.org/publikation/who-initiativen-reformierte-internationale-gesundheitsvorschriften-und-ein-pandemievertrag).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung Vorschläge zur Änderung der IGV im eigenen Namen und/oder im Verbund mit anderen Gruppierungen bzw. Institutionen oder Ländern vorgelegt, und wenn ja, welche, und welche Vorschläge stammen ausschließlich von der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
2. Welche Vertreter hat die Bundesregierung in den Intergovernmental Negotiating Body zur Erarbeitung eines Pandemievertrages entsandt?
3. Welchem parlamentarischen Gremium im Deutschen Bundestag wird bzw. wurde über die Arbeit der in Frage 2 genannten Vertreter inhaltlich Bericht erstattet (bitte benennen, durch wen, und wann diese Berichterstattung erfolgte bzw. erfolgt)?
4. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über mögliche Vorschläge zur Finanzierung der Maßnahmen des Pandemievertrages vor, und wenn ja, welche sind dies, und wer hat diese Vorschläge verfasst bzw. unterbreitet?
5. Welche Ressorts befassen sich mit dem Pandemievertrag und den Reformvorschlägen zu den IGV (2005), und wie viele bzw. welche Mitarbeiter (die Besoldungsgruppe, den Fachbereich und das Ressort sowie die Behörde nennen) bearbeiten seit wann diesen Themenbereich?
6. Wurden von der Bundesregierung bzw. von den ihnen nachgeordneten Behörden Aufträge an externe Dienstleister hinsichtlich der Bearbeitung des Pandemievertrages bzw. der Änderungen zu den IGV (2005) oder deren mediale Präsentation erteilt, und wenn ja, welche Dienstleister wurden beauftragt, und wie hoch sind die Kosten für die externe Beauftragung?

7. Wird bzw. wurde Deutschland durch Delegierte im Prüfungsausschuss zur Erarbeitung von Reformvorschlägen zu den IGV (2005) vertreten, und wenn nein, warum nicht?
8. Wer hat wann nach welchen Kriterien und auf welcher Rechtsgrundlage die Delegierten im Prüfungsausschuss zur Erarbeitung von Reformvorschlägen zu den IGV (2005) bestimmt?
9. Wurde der Bericht des Prüfungsausschusses an den Deutschen Bundestag übermittelt und den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht?
10. Hat die Arbeitsgruppe zu Reformen der IGV (2005) bereits ihre Arbeit aufgenommen, und wenn ja, seit wann, und wie oft tagt die Gruppe, und wer gehört zu den ausgewählten deutschen Delegierten, die diesem Gremium angehören?
11. Wer hat wann nach welchen Kriterien und auf welcher Rechtsgrundlage die Delegierten für die Arbeitsgruppe zu Reformen der IGV (2005) bestimmt?
12. Welchem parlamentarischen Gremium im Deutschen Bundestag wird bzw. wurde über die Arbeit der Arbeitsgruppe zu Reformen der IGV (2005) inhaltlich Bericht erstattet (bitte benennen, durch wen und wann diese Berichterstattung erfolgte bzw. erfolgt)?
13. Ist die schriftliche Dokumentation über die Arbeit der Arbeitsgruppe zu Reformen der IGV (2005) im Deutschen Bundestag für die Mitglieder des Deutschen Bundestages einsehbar, und wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht?
14. Inwieweit kann die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Bürger, die in einem Gremium wie der WHO nicht direkt stimmberechtigt sind, im Entscheidungsprozess nicht umgangen werden und dass eine sich immer weiter von den Wählern entfernende Verschiebung der Kompetenzen nicht zu einer zunehmenden „Entdemokratisierung“ der Gesellschaft führt?
15. Wie hoch sind die freiwilligen Beiträge Deutschlands seit Gründung des Financial Intermediary Fund for Pandemic Prevention, Preparedness and Response, und auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt diese freiwillige Leistung?
16. An welche globalen Gesundheitsinitiativen leistet Deutschland aktuell Zahlungen?
17. Wie hoch sind die Zahlungen Deutschlands an globale Gesundheitsinitiativen seit 2021, und auf welcher Rechtsgrundlage erfolgen diese Zahlungen (bitte nach Name, Sitz und Rechtsform der Initiativen, nach Höhe der Zahlungen und Jahr aufschlüsseln)?
18. Wer vertritt Deutschland im Verwaltungsrat des Financial Intermediary Fund for Pandemic Prevention, Preparedness and Response, und welche Befugnisse hat der Vertreter von wem auf welcher Rechtsgrundlage erhalten?
19. Erhält der Vertreter für Deutschland im Verwaltungsrat des Financial Intermediary Fund for Pandemic Prevention, Preparedness and Response für seine Tätigkeit dort von der Bundesregierung oder von ihr nachgeordneten Behörden ein Entgelt, und wenn ja, in welcher Höhe, und seit wann?

20. Ist die schriftliche Dokumentation über die Arbeit des Financial Intermediary Fund for Pandemic Prevention, Preparedness and Response im Deutschen Bundestag für die Mitglieder des Deutschen Bundestages einsehbar, und wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 16. Juni 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carolin Bachmann, Marc Bernhard, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann, Karsten Hilse, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Kommunale Wärmeplanung als Instrument der Wärmewende (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6666)

Die Fragesteller reagieren mit der vorliegenden Nachfrage auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6666. Diese führte aus, die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung zum Instrument der kommunalen Wärmeplanung sei noch nicht abgeschlossen und der Ressortabstimmung solle durch die Beantwortung der vorliegenden Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6427 nicht vorgegriffen werden. Die Fragen wurden in ihrer Gesamtheit mit diesen Hinweisen nicht beantwortet.

Mindestens seit dem 24. Mai 2023 liegt Teilen der Öffentlichkeit der Referentenentwurf für ein „Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze“ vor (vgl. www.stern.de/news/bauministerium-bereitet-gesetz-zu-kommunaler-waermeplanung-vor-33497342.html; www.focus.de/finanzen/89-seiten-im-check-dieser-waerme-plan-ist-staatliche-datensammlung-ueber-uns-eren-energieverbrauch_id_194666541.html; www.morgenpost.de/politik/article/238489963/heizung-waermeplan-heizkataster-geywitz-kommunen.html).

Die Fragesteller halten die Bundesregierung nunmehr nach ihrer eigenen Maßgabe für auskunftsfähig im Sinne der vorliegenden Nachfrage und geben der Bundesregierung mit der vorliegenden Nachfrage erneut Gelegenheit zu einer Beantwortung der Fragen.

Aufgrund des Zusammenhangs der kommunalen Wärmeplanung mit der Wärmewende bezieht sich ein Gutteil des Fragenkatalogs der Kleinen Anfrage auf beide Themen. Die Grundlagen für die Fragen bilden im Wesentlichen die Gutachten und Stellungnahmen (zitiert in ebendiesen Fragen), die im Hinblick auf die Wärmeplanung erstellt wurden. Der Fragenkatalog lässt sich grob in folgende Bereiche untergliedern: Wärmewende (Fragen 1 bis 7), kommunale Wärmeplanung im Allgemeinen (Fragen 8 bis 33), betroffene Ebenen (Länder, Kommunen, Quartiere, Bürger) (Fragen 34 bis 61), Datenerhebung (Fragen 62 bis 70), Dienstleister (Fragen 71 bis 78), Förderung (Fragen 79 bis 84), Technologien (Fragen 85 bis 88), Gasnetz (Fragen 89 bis 95).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Arbeitsdefinition, in aktueller und verbindlicher Hinsicht, der sogenannten Wärmewende arbeitet die Bundesregierung (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 8; www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/diskussionspapier-waermeplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 3), und welche konkreten Ziele verfolgt sie damit (bitte ausführen und begründen)?
2. Welchen Stellenwert hat die Wärmewende für die Bundesregierung im Rahmen der Energiewende (bitte ausführen und begründen)?
3. Kann sich die Bundesregierung bei ihren Vorhaben zur Umsetzung der Wärmewende bzw. der Dekarbonisierung des Wärmesektors auf verbindliche internationale Vorgaben beziehen, und wenn ja, welche sind das?
4. Welche Instrumente des Bundes sind für die Erreichung der Ziele der Wärmewende nach gegenwärtigem Stand vorgesehen (bitte begründen)?
5. Fördert die Bundesregierung die Wärmewende, und wenn ja, inwiefern (bitte nach Programmen, Initiativen, Maßnahmen, Projekten und jeweiligen Fördermitteln aufschlüsseln)?
6. Spielt die räumliche Steuerung von Fördergeldern bei der Wärmewende eine Rolle, und wenn ja, welche (bitte ausführen und begründen)?
7. Warum spielen für die Bundesregierung die Kommunen bei der Umsetzung der Wärmewende eine entscheidende Rolle (www.klimaschutz.de/de/service/meldungen/neue-impulsfoerderung-fuer-kommunale-waermeplanung), und warum sollten sich diese an der Umsetzung der Wärmewende nach Ansicht der Bundesregierung beteiligen (bitte ausführen)?
8. Mit welcher Arbeitsdefinition der kommunalen Wärmeplanung arbeitet die Bundesregierung (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 20f)?
9. Kann sich die Bundesregierung bei der kommunalen Wärmeplanung auf verbindliche internationale Vorgaben beziehen, und wenn ja, welche sind das?
10. Kann die Bundesregierung bei der kommunalen Wärmeplanung auf Erfahrungen anderer Staaten zurückgreifen, und wenn ja, welche von diesen Erfahrungen sind nach Auffassung der Bundesregierung relevant (bitte begründen und aus Sicht der Bundesregierung auf positive wie negative Aspekte eingehen)?
11. Welchen Stellenwert hat die kommunale Wärmeplanung für die Bundesregierung im Rahmen der Wärmewende (vgl. www.bundesregierung.de/br-eg-de/themen/klimaschutz/waernewende-1794724) (bitte begründen)?
12. Wann ist ein Inkrafttreten eines Bundesgesetzes oder mehrerer Bundesgesetze zur kommunalen Wärmeplanung nach derzeitigem Stand und nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?
13. Auf welchen Zeitraum zielt die flächendeckende Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung ab (www.bmwk.de/Navigation/DE/Service/Stellungnahmen/Kommunale-Waermeplanung/stellungnahmen-kommunale-waermeplanung.html?cms_gtp=4950086_list%253D3)?

14. Welche Aufgaben hat die kommunale Wärmeplanung (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 22), und was leistet die kommunale Wärmeplanung nach Ansicht der Bundesregierung (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 18)?
15. Geht die Bundesregierung von unterschiedlichen Herausforderungen bei der Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und Wärmewende in unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Regionstypen (www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/siedlungsstrukturelle-regionstypen/regionstypen.html, Kreistypen (www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html#:~:text=F%C3%BCr%20den%20siedlungsstrukturellen%20Kreistyp%20werden,siedlungsstrukturellen%20Kreistyp%20verkn%C3%BCft%20werden%20kann) sowie Stadt- und Gemeindetypen (www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html) aus, und wenn ja, inwiefern (wenn ja, bitte begründen und nach siedlungsstrukturellen Regionstypen, Kreistypen sowie Stadt- und Gemeindetypen aufschlüsseln)?
16. Gibt es bei der Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und Wärmewende definierte Schwerpunktgebiete, und wenn ja, welche sind das, und weshalb sind sie das (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 44)?
17. In welchem Verhältnis steht die Wärmeplanung mit bestehenden Rechtsvorschriften (insbesondere das Raum-, Bauplanungs- und Fachplanungsrecht), bestehenden Satzungen und laufenden Konzessionsverträgen nach Kenntnis der Bundesregierung (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-vku.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 3), und plant die Bundesregierung diesbezüglich Änderungen (bitte begründen)?
18. Plant die Bundesregierung den Einsatz von Instrumenten des allgemeinen und des besonderen Städtebaurechts mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung und Wärmewende, und wenn ja, welche sind das (vgl. stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf, S. 9 ff.) ?
19. Plant die Bundesregierung, die kommunale Wärmeplanung verbindlich zu gestalten, und wenn ja, welche Instrumente sieht die Bundesregierung dafür für welche Akteure vor (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 31 f.)?
20. Führt der Abruf von Fördermitteln zur Wärmeplanung durch die Kommunen und/oder das Vorliegen eines kommunalen Wärmeplanes zu einer Verpflichtung, diesen Wärmeplan umzusetzen?
 - a) Wenn ja, in welchem Ausmaß muss die Kommune den Wärmeplan umsetzen?
 - b) Wenn nein, welche Folgen hat ein nicht umgesetzter Wärmeplan für Kommunen?

- c) Hat die Bundesregierung vor, an den Kommunen direkte finanzielle Zuweisungen vorzunehmen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 31)?
21. Welche Formen der Energienutzung werden von der Bundesregierung bei der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende berücksichtigt (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-eon.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (bitte begründen)?
22. Zielt die Bundesregierung auf eine gebäudescharfe räumliche Auflösung mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung und Wärmewende ab (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/diskussionspapier-waermeplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 14)?
- a) Wenn ja, weshalb?
- b) Wenn ja, welche Informationen werden auf dieser Ebene abgefragt und dargestellt?
23. Mit welchen personellen und finanziellen Kosten für die kommunale Wärmeplanung und Wärmewende plant die Bundesregierung mit Blick auf die Kommunalverwaltung (bitte begründen)?
24. Spielen Abwärmenutzungsstrategien bei der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende für die Bundesregierung eine Rolle (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 38) (bitte ausführen)?
- a) Wenn ja, welche Strategien liegen der Bundesregierung vor?
- b) Wenn ja, profitieren die Kommunen davon (bitte ausführen)?
25. Werden bestehende Planungen zum Wärmenetzausbau und zur Wärmenetztransformation bei der Ausarbeitung der kommunalen Wärmeplanung berücksichtigt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-agfw.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 5)
- a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
- b) Wenn ja, bedürfen nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen, die die bestehende oder potenzielle Wärmeerzeugungs- und Verteilungsinfrastruktur betreffen, der expliziten Zustimmung der betroffenen Wärmenetzbetreiber (bitte begründen)?
- c) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
26. Ist die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende nach Ansicht der Bundesregierung in raumordnungspolitischer Hinsicht durch die Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG) gewährleistet (www.bundesregierung.de/breg-de/suche/planungs-genehmigungsverfahren-2129628)?
- a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
- b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?

27. Berücksichtigt die Bundesregierung das Problem der Flächenkonkurrenz, und plant sie vor diesem Hintergrund, dass für die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende geeignete Flächen leichter und priorisiert in ihrer Nutzung ausgewiesen werden können?
 - a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
28. Plant die Bundesregierung im Bereich der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende einen Monitoringprozess und/oder Zwischenschritte wie etwa ein „Zielszenario 2030“ (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 25) (bitte begründen)?
29. Wie viele Personen aus welchen Organisationen nahmen jeweils an dem Webinar zur kommunalen Wärmeplanung am 8. November 2022 und dem Webinar am 8. Dezember 2022 teil (www.klimaschutz.de/de/service/meldungen/neue-impulsfoerderung-fuer-kommunale-waermeplanung), und wie war jeweils die Rückmeldung der Teilnehmer zur kommunalen Wärmeplanung?
30. Welche Erkenntnisse und Erwartungen hat die Bundesregierung hinsichtlich der Bestandsanalyse, der Potenzialanalyse, dem Zielszenario und der Wärmewendestrategie im Hinblick auf die kommunale Wärmeplanung nach gegenwärtigem Stand (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220831-deutscher-stadtetag.pdf?__blob=publicationFile&v=4)?
31. Von welchen Ausgangswerten gehen die Potenzialanalysen aus, welche Potenziale werden nach gegenwärtigem Stand ermittelt, und wer führt diese Analysen jeweils durch (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/diskussionspapier-waermeplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 14) (bitte begründen)?
32. Welche Energieträger werden bei der Potenzialanalyse berücksichtigt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-eon.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (bitte begründen)?
33. Plant die Bundesregierung gegenwärtig, etwa aufgrund der stark gestiegenen Preise für Baumaterialien (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N006_61.html) oder aufgrund des Fachkräftemangels, einen flexiblen Umgang mit Umsetzungsfristen (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 6) der Wärmeplanung und der Wärmewende?
 - a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
34. Welche Rückkopplungsmechanismen zwischen Bundesregierung und weiteren Akteuren der Bundesebene, der Länder, der Kommunen, der Quartiere und nach Maßgabe der Bundesregierung weiteren relevanten Akteuren hat die Bundesregierung im Hinblick auf die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und Wärmewende jeweils etabliert oder wird diese etablieren (bitte ausführen und begründen)?

35. Verpflichtet die Bundesregierung die Länder zur Gewährleistung der kommunalen Wärmeplanung oder anderer Instrumente mit Blick auf die Wärmewende, und wenn ja, welche Institutionen haben eine räumliche Planung dann auszuführen (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 31) (bitte begründen)?
36. Ist es der Bundesregierung rechtlich möglich, den Kommunen eine Wärmeplanung aufzuerlegen, und welche Rolle spielen die Länder dabei (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-deutscher-landkreistag.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (bitte begründen)?
37. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Aufgabenübertragungsverbot des Artikels 84 Absatz 1 Satz 7 des Grundgesetzes (GG) im Blick auf die kommunale Wärmeplanung und Wärmewende (stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf, S. 8), und welche Konsequenzen zieht sie daraus für ihr eigenes Handeln?
38. Plant die Bundesregierung gegenwärtig, etwa ausgehend von den bisherigen Beratungen zur Wärmeplanung und Wärmewende, keine bundesgesetzlich einheitliche Regelung zu etablieren (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 4) (bitte ausführen und begründen)?
- Wenn ja, welche Konsequenzen hat das nach Auffassung der Bundesregierung für die Länder?
 - Wenn ja, welche Konsequenzen hat das nach Auffassung der Bundesregierung für die Ausgestaltungsmöglichkeiten bei der Umsetzung und Finanzierung?
39. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung ein Konflikt zwischen der Umsetzung der treibhausneutralen Wärmeversorgung des Gebäudebestandes und den verfassungsrechtlich verbrieften kommunalen Gestaltungsspielräumen in einem föderalen System (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 42)?
- Wenn ja, inwiefern (bitte ausführen)?
 - Wenn nein, warum nicht (bitte ausführen)?
40. Werden bei der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende von den Gemeinden bereits erstellte und in Durchführung befindliche Wärmepläne berücksichtigt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-deutscher-landkreistag.pdf?__blob=publicationFile&v=4)?
- Wenn ja, inwiefern (bitte ausführen)?
 - Wenn nein, warum nicht (bitte ausführen)?
41. Welche Rolle spielen die Kommunen beim strategischen Ausbau von Wärmenetzen mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende nach Kenntnis der Bundesregierung, und unterstützt die Bundesregierung die Kommunen bei dem Ausbau von Wärmenetzen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 36 f.)?

42. Aus welchem Grund musste die Kommunalrichtlinie um die kommunale Wärmeplanung erweitert werden (www.klimaschutz.de/de/service/meldungen/neue-impulsoerderung-fuer-kommunale-waermeplanung)?
43. Plant die Bundesregierung Planungsgemeinschaften und eine Verstärkung der interkommunalen Zusammenarbeit, und wenn ja, in Bezug auf welche Akteure und Maßnahmen (vgl. stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf, S. 7)?
44. Mit welchen baulichen Maßnahmen in den Kommunen ist die Umsetzung der Wärmeplanung und der Wärmewende nach Kenntnis der Bundesregierung verbunden, und inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung diese etwa im Bereich von Förderungen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220831-deutscher-stadtetag.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 1) (bitte ausführen und begründen)?
45. Welchen Stellenwert nehmen die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende für die Bundesregierung mit Blick auf die kommunale Daseinsvorsorge im Vergleich zu anderen Bereichen der kommunalen Daseinsvorsorge ein (bitte begründen)?
46. Kann die Bundesregierung den Kommunen gegenüber eine Fürsorgefunktion bei der bezahlbaren Wärmeversorgung der Bevölkerung im Hinblick auf die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende garantieren (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 3)?
 - a) Wenn ja, verhindert die Bundesregierung, dass den Kommunen die Aufgabe der bezahlbaren Wärmeversorgung der Bevölkerung zugewiesen wird und ggf. inwiefern (bitte begründen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
47. Welche Kosten entstehen den Landkreisen, Städten und Gemeinden durch die Wärmeplanung nach Kenntnis der Bundesregierung (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-deutscher-landkreistag.pdf?__blob=publicationFile&v=4), und werden diese durch den Bund aufgefangen (bitte nach jeweiligen Kosten aufschlüsseln)?
48. Plant die Bundesregierung einen dauerhaften und vollständigen Ausgleich der Kosten im Bereich der Infrastrukturanpassungsmaßnahmen einschließlich der Personal- und Planungskosten gegenüber den Kommunen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 4) (bitte ausführen und begründen)?
 - a) Wenn ja, beinhaltet dies die Erschließung klimaneutraler Wärmequellen (bitte begründen)?
 - b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
49. Entstehen den Kommunen durch die Wärmeplanung und die Wärmewende nach Kenntnis der Bundesregierung Gewinne, und wenn ja, wodurch, und in welchem Umfang?

50. Berücksichtigt die Bundesregierung die hohen Anfangsinvestitionen der Städte und Stadtwerke (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-warmeplanung/20220831-deutscher-stadtag.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 4), und wenn ja, inwiefern?
51. Werden bei der kommunalen Wärmeplanung regionale und lokale Energieversorger, Wohnungswirtschaft, Industrie, Gewerbe, Mieterstrukturen und Siedlungsdichte, Gemeinderäte, Wohnungswirtschaft und private Einzeligentümer berücksichtigt?
 - a) Kommen für die Bundesregierung ggf. weitere Akteure für die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung in Betracht, und wenn ja, welche, und warum (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, vgl. S. 14)?
 - b) Wenn ja, wie werden die Akteure berücksichtigt?
52. Plant die Bundesregierung eine verpflichtende Beteiligung der Betreiber örtlicher Strom-, Gas- und Wärmeverteilnetze bei der kommunalen Wärmeplanung (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-warmeplanung/20220822-eon.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (bitte begründen)?
53. Welche Akteure gehören nach Kenntnis der Bundesregierung zu den „betroffenen Akteuren“ bei der Erstellung der Wärmeplanung, und gehören Energielieferanten bzw. Energievertriebe dazu (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-warmeplanung/20220822-eon.pdf?__blob=publicationFile&v=4) (bitte begründen)?
54. Welche der zu vergebenden Aufgaben mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung verbleiben bei den Kommunen, und welche werden regelmäßig an Dritte vergeben (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 41) (bitte begründen)?
55. Sind der Bundesregierung, mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende, lokale Gegebenheiten in den Gemeinden Augustusburg, Bobritzsch-Hilbersdorf, Brand-Erbisdorf, Döbeln, Eppendorf, Flöha, Frankenberg/Sa., Frauenstein, Freiberg, Großhartmannsdorf, Großschirma, Großweitzschen, Hainichen, Halsbrücke, Hartha, Kriebstein, Leisnig, Leubsdorf, Mulda/Sa., Neuhausen/Erzgeb., Niederwiesa, Oberschöna, Oederan, Rechenberg-Bienenmühle, Reinsberg, Rossau, Roßwein, Striegistal, Waldheim und den Verwaltungsgemeinschaften Lichtenberg-Weißenborn, Mittweida, Ostrau, Sayda/Dorfchemnitz bekannt, und wenn ja, inwiefern sind diese gegebenenfalls nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/diskussionspapier-waermeplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 3)?
56. Welche Rolle spielt das Quartier bei der Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung, insbesondere im Vergleich zu kleineren Einheiten, z. B. Häusern, und größeren, z. B. Kommunen, nach Auffassung der Bundesregierung (bitte begründen)?
57. Was versteht die Bundesregierung unter einer Beschränkung auf das „vermeintlich Machbare“ mit Blick auf energetische Quartierskonzepte, die „aus Sicht des Klimaschutzes nicht weit genug gehen“, und welche Quartierskonzepte meint sie damit (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 18) (bitte begründen)?

58. Hat sich die Bundesregierung bezüglich der Akzeptanz der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende bei den Bürgern eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, welche, und worauf bezieht sich die Bundesregierung dabei (bitte ausführen und begründen)?
59. Welche Beteiligungsmöglichkeiten stehen Bürgern bei der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende nach Kenntnis der Bundesregierung offen?
60. Kommen mit Blick auf die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende nach Kenntnis der Bundesregierung Kosten auf die Bürger zu, und kann die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine „sozial verträgliche Wärmewende“ garantieren (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 13) (bitte begründen)?
61. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die Treibhausgasneutralität des Wärmeversorgungssystems bei der kommunalen Wärmeplanung und darüber hinaus der Wärmewende das primäre Kriterium (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 25), das den Rahmen für weitere Kriterien wie Kosteneffizienz vorgibt (bitte begründen)?
- Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
 - Wenn ja, wie kann die Bundesregierung dann eine „sozial verträgliche Wärmewende“ garantieren, so sie sich dieses Ziel steckt (bitte begründen)?
 - Wenn nein, welches ist dann das primäre Kriterium?
62. Welche Informationen zur Bestandsanalyse, inklusive der Datenerhebung und Datenverarbeitung, möchte die Bundesregierung mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung nach derzeitigem Stand erheben lassen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 24)?
63. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende die pro Kopf zur Verfügung stehende Wohnfläche relevant oder ein entsprechender Wohnflächenverbrauchswert, und wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
64. Plant die Bundesregierung, nach gegenwärtigem Stand eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage zu bewirken, um es den Kommunen zu ermöglichen, die nötigen Daten mit Blick auf die kommunale Wärmeplanung zu erfassen (vgl. stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf, S. 8) (bitte angesprochene Akteure so eng und genau wie möglich fassen)?
- Wenn ja, um welche Daten handelt es sich dabei im Einzelnen?
 - Wenn ja, welche kommunalen Akteure haben darauf Zugriff?
 - Wenn ja, hat sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang mit der europäischen Datenschutz-Grundverordnung auseinandergesetzt, und welche Konsequenzen für ihr eigenes Handeln zieht sie ggf. daraus?

65. Wie begegnet die Bundesregierung den Herausforderungen bei der Datenverfügbarkeit und dem Datenschutz bei der Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung, insbesondere bei der Beschaffung, Aufbereitung und Auswertung von entsprechenden Bestandsdaten der Kommunen, Potenzialdaten zu Wärmequellen und der Datenherausgabe durch Energieversorger, Contractoren, Gebäudeeigentümer und der Schornsteinfeger (vgl. [stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf](https://www.stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2022/12/KoWaP_Handlungsempfehlungen_kommunale-Waermeplanung_2022-12-15.pdf), S. 7)?
66. Kann die Bundesregierung den rechtlichen Schutz von Daten garantieren, die den Kommunen durch die Bundesebene für die kommunale Wärmeplanung bereitgestellt wurden, und wenn ja, wie (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 24)?
67. Wird der Aufwand zur Datenerfassung und standardisierten Übermittlung den Datenlieferanten wie etwa Netzbetreibern und Schornsteinfegern entsprechend honoriert (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-eon.pdf?__blob=publicationFile&v=4)?
- Wenn ja, inwiefern (etwa nach Stundensätzen oder Pauschalen etc.) (bitte begründen)?
 - Wenn ja, in welcher Größenordnung je Datenlieferant (bitte begründen)?
 - Wenn ja, welche Summe veranschlagt die Bundesregierung dafür insgesamt (bitte begründen)?
 - Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
68. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines bundeseinheitlichen Wärmekatasters (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-agfw.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 2)
- Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
 - Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
69. Plant die Bundesregierung, die Daten von Wärmenetzen wie etwa Betriebskosten, Verluste, Verteilkosten und Zustand zu veröffentlichen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-duh.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 2)?
- Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
 - Wenn ja, welche Rolle spielt dabei die Evaluierung der Effizienz von Fördermaßnahmen?
 - Wenn ja, welche Rolle spielt dabei die Ermöglichung oder Erprobung von neuen Geschäftsmodellen?
 - Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
70. Werden die Kommunen zur Aufstellung von Wärmeplänen Zugriff auf Daten von Dritten erhalten (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-vku.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 13)?
- Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
 - Wenn ja, um welche konkreten Akteure und Stellen in den Kommunen handelt es sich dabei (bitte begründen)?

- c) Wenn ja, plant die Bundesregierung hierzu rechtliche Anpassungen (bitte begründen)?
 - d) Wenn ja, rechnet die Bundesregierung mit technischen Anpassungen (bitte begründen)?
 - e) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
71. Welche Erfahrungen und Erkenntnisse hat die Bundesregierung bei Förderungen im Hinblick auf externe Dienstleister im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung und Wärmewende gewinnen können (vgl. www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-einer-kommunalen-waermeplanung) (bitte ausführen und begründen)?
72. Kann die Bundesregierung angesichts des Facharbeitermangels (vgl. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2022/09/20220907-fachkraefte-gipfel-der-bundesregierung-mehr-fachkraefte-fur-deutschlands-zukunft.html) sicherstellen, dass für die Wärmeplanung und Wärmewende ausreichend externe Dienstleister (www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-einer-kommunalen-waermeplanung) zur Verfügung stehen, und wie viele Dienstleister stehen nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verfügung?
73. Über welche Qualifikation müssen diese externen Dienstleister (www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-einer-kommunalen-waermeplanung) nach Kenntnis der Bundesregierung verfügen?
74. Sind die externen Dienstleister (www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/erstellung-einer-kommunalen-waermeplanung) nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber Stellen oder Personen weisungsgebunden, und wenn ja, gegenüber welchen?
75. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, in welcher Höhe die externen Berater entlohnt werden, und wenn ja, welche Informationen sind dies (bitte ggf. angeben, wie hoch diese entlohnt werden)?
76. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob die Entlohnung der externen Berater auf Grundlage eines Beratervertrages erfolgt, und wenn ja, welche Informationen sind dies, und wenn die Basis nach Kenntnis der Bundesregierung keine Beraterverträge sind, auf welcher Grundlage basiert die Entlohnung nach Kenntnis der Bundesregierung dann (bitte begründen)?
77. Rechnet die Bundesregierung zur Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung mit einer konkreten Anzahl an externen Dienstleistern, und wenn ja, mit welcher?
78. Plant die Bundesregierung die Förderung von Sanierungsmanagern im Hinblick auf die kommunale Wärmeplanung (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/diskussionspapier-waermeplanung.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 19) (bitte begründen)?
79. Was versteht die Bundesregierung unter einer „Impulsförderung“ im Vergleich zu einer herkömmlichen Förderung, und warum entschied sich die Bundesregierung zu einer „Impulsförderung“ im Bereich der kommunalen Wärmeplanung bzw. der Wärmewende (www.klimaschutz.de/de/service/meldungen/neue-impulsfoerderung-fuer-kommunale-waermeplanung)?
- a) In welcher Höhe stellt die Bundesregierung Fördermittel der Impulsförderung bereit (bitte jährlich aufschlüsseln)?
 - b) Plant die Bundesregierung eine Erhöhung der Fördermittel der Impulsförderung (bitte begründen)?

- c) Wurden Fördermittel der Impulsförderung bisher nicht abgerufen, und wenn ja, weshalb?
- d) Wann wird die Impulsförderung beendet?
80. Fördert die Bundesregierung die kommunale Wärmeplanung über die Impulsförderung hinaus, und wenn ja, inwiefern (bitte nach Programmen, Initiativen, Maßnahmen, Projekten und jeweiligen Fördermitteln aufschlüsseln)?
81. Betrifft die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze die kommunale Wärmeplanung, oder plant die Bundesregierung, beides miteinander zu verknüpfen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-vku.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 14) (bitte begründen)?
82. Welche Rolle spielt die räumliche Steuerung von Fördergeldern bei der kommunalen Wärmeplanung (bitte ausführen und begründen)?
83. Kann die Bundesregierung im Hinblick auf die kommunale Wärmeplanung exemplarisch den vollen Förderbeitrag einer durchschnittlichen oder beliebig großen Kommune angeben (vgl. www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/20221101_NKI_Kommunalrichtlinie.pdf) (wenn ja, bitte nach förderfähigen Komponenten und Maßnahmen aufschlüsseln)?
84. Ist nach gegenwärtigem Stand der vollständige Förder- und Finanzierungsrahmen für Kommunen zugänglich, die künftig etwaig nicht von der Verpflichtung zur Wärmeplanung betroffen sind (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 6)?
- a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
- b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
85. Fasst die Bundesregierung zur Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung bzw. zur Umsetzung der Wärmewende konkrete Technologien ins Auge, und wenn ja, um welche Technologien handelt es sich (bitte begründen)?
86. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob die bei der kommunalen Wärmeplanung bzw. bei der Wärmewende einzusetzenden Technologien aus Deutschland stammen, und wenn ja, welche Kenntnisse sind das?
87. Verursacht nach Kenntnis der Bundesregierung die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende und dem damit einhergehenden Einsatz von Technologien CO₂-Emissionen?
- a) Wenn ja, in welchem Ausmaß?
- b) Wenn ja, welche Konsequenzen für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung daraus?
88. Hat die Bundesregierung vor, einen „Technik-Katalog“ oder Vergleichbares für die kommunale Wärmeplanung und die Wärmewende zu entwickeln (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 43), und wenn ja, was beinhaltet dieser Katalog?
89. Wird die Bundesregierung einen Gasnetzrückbau einleiten (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 19), und wenn ja, wann, und in welchem Umfang?

90. Wie wertet die Bundesregierung die Gaskonzessionsvergabe mit Blick auf die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende, und welche Konsequenzen zieht sie daraus (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 44)?
91. Geht die Bundesregierung mit Blick auf die Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende von einem Rückgang der Konzessionsabgabe für Gas als kommunale Einnahmequelle aus, und welche Konsequenzen zieht sie daraus (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 7)?
92. Welche Risiken, Kosten und Konflikte bringt der Übergang von Gas- zu Wärmenetzen nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Kommunen sind nach Kenntnis der Bundesregierung besonders von diesem Übergang betroffen (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_12-2022_kurzgutachten_kommunale_waermeplanung.pdf, S. 37f)?
93. Plant die Bundesregierung, das Gasnetz als sogenannte stille Reserve zu erhalten, etwa im Hinblick auf den Einsatz von Wasserstoff (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 2; vgl. www.energie.de/ew/news-detailansicht/nsctrl/detail/News/erstmal-20-prozent-wasserstoff-im-deutschen-gasnetz#:~:text=Im%20Dezember%202021%20startet%20die,bis%20zu%2020%20%25%20Wasserstoff%20zugef%C3%BCgt)?
- a) Wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?
- b) Wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
94. Welcher Anteil der Verteilnetzleitungen ist nach Kenntnis der Bundesregierung wasserstofftauglich (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-dstgb.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 2) (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
95. Welchen Stellenwert hat der Energieträger Wasserstoff bei der kommunalen Wärmeplanung und der Wärmewende für die Bundesregierung (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Stellungnahmen/Stellungnahmen-kommunale-waermeplanung/20220822-vku.pdf?__blob=publicationFile&v=4; S. 4) (bitte begründen und wenn möglich mit Größenordnung ausführen)?

Berlin, den 9. Juni 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Sperrung eines ehemaligen Autobahnteilstücks durch das Land Berlin nach Übertragung durch den Bund

Die ehemalige Autobahn 104 (A 104) in Berlin wurde zum 1. Januar 2006 zu einem Ast der A 100 herabgestuft. Sie hat deshalb keine eigene Nummer mehr, die sie als eigenständige Autobahn ausweist. Die Autostraße wird heute als Teilstück (Abzweig Steglitz) der A 100 nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStG) geführt.

Ein südliches, ca. 1 384 Meter langes Teilstück zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Schildhornstraße (Kilometrierung 1,210 bis 2,594) einschließlich der Überbauung Schlangenbader Straße der ehemaligen A 104 wurde auf Grundlage des § 2 Absatz 4 und 6 des Bundesfernstraßengesetzes mit Wirkung ab 25. März 2006 zur Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz abgestuft. Die Baulast liegt seither beim Land Berlin (vgl. Amtsblatt für Berlin, 56. Jg., Nr. 13, 24. März 2006, S. 1046). Der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung war Wolfgang Tiefensee; Ingeborg Junge-Reyer war seinerzeit Stadtentwicklungssenatorin im Land Berlin.

Zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz führt die zur Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter abgestufte ehemalige Autobahn durch die denkmalgeschützte „Überbauung Schlangenbader Straße“. Seit dem 20. April 2023 sind die Einfahrten zum Tunnel Schlangenbader Straße im Verlauf der ehemaligen A 104 gesperrt (vgl. www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/verkehr-gefaehrlicher-autobahntunnel-schlangenbader-tunnel-in-berlin-wilmersdorf-er-bleibt-wohl-fuer-immer-gesperrt-li.356684). Die Sperrung erfolgte aufgrund von Ausstattungsdefiziten, die durch Ausfälle der vorhandenen Ausrüstung verstärkt wurden (vgl. Antwort des Senats von Berlin auf eine Schriftliche Anfrage, Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 19/15589).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf wessen Veranlassung gab es eine Übertragung des südlichen ehemaligen Autobahnteilstücks gemäß § 2 Absatz 4 und 6 FStG vom Bund auf das Land Berlin?
2. Nach welchem Verfahren gelangte das Land Berlin in den Besitz des in Rede stehenden ehemaligen Autobahnabschnitts zwischen den Anschlussstellen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz?

3. Gab es eine Ausgleichszahlung seitens des Landes Berlin für die Übertragung des ehemaligen südlichen Autobahnteilstücks zwischen Mecklenburgische Straße und Breitenbachplatz, und wenn ja, wie hoch war der Ausgleichsbetrag?
4. Gab es vor der Übertragung eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands des Tunnelbauwerks durch Behörden des Bundes?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands des Tunnelbauwerks durch das Land Berlin gab?
6. Sollte durch Behörden des Bundes oder des Landes Berlin eine Bestandsaufnahme des baulichen Zustands gemacht worden sein, wie wurde der Zustand des Tunnelbauwerks zum Zeitpunkt der Übertragung im Jahr 2006 beurteilt?
7. Gab es seitens des Landes Berlin gegenüber dem Bund Zusagen über das Einhalten baulicher Unterhaltungsstandards des ehemaligen südlichen Autobahnteilstücks, insbesondere des Tunnelbauwerks, die offenkundig unterblieben sind, und wenn ja, wie wurden diese seitens des Bundes überprüft?
8. Sollte der Bund keine Vereinbarung zur Durchführung von adäquaten Instandhaltungsmaßnahmen für dieses Teilstück mit dem Land Berlin getroffen haben, gab es nach Kenntnis der Bundesregierung keine dahin gehende Bewertung im zuständigen Bundesministerium, dass nach einer Übertragung an das Land Berlin durch unterlassene Instandhaltung ein erhebliches Risiko einer Sperrung des Tunnelbauwerks besteht?
9. Würde das in Rede stehende südliche Autobahnteilstück, heute eine Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz, nach Kenntnis der Bundesregierung nach einer baulichen Instandsetzung weiterhin die Voraussetzungen des § 1 Absatz 3 FStrG erfüllen, sodass es nach § 3a FStrG wieder zu einer Autobahn aufstufbar wäre?
10. Hält die Bundesregierung das nördliche Autobahnteilstück der ehemaligen A 104, das heute als Abzweig Steglitz der A 100 gilt und zwischen den Anschlussstellen Berliner Straße und Mecklenburgische Straße liegt, für verkehrlich entbehrlich oder verkehrlich weiterhin notwendig?
11. Sind der Bundesregierung Initiativen des Landes Berlin für eine Übertragung auch dieses Teilstücks vom Bund auf das Land mit dem Ziel der Umwidmung zu einer Straße 1. Ordnung mit Autobahncharakter nach dem Berliner Straßengesetz und einem dann möglichen Rückbau bekannt?
12. Sollte es Bestrebungen des Landes Berlin geben, auch das nördliche Teilstück zwischen Berliner Straße und Mecklenburgische Straße übertragen zu erhalten, hat die Bundesregierung nach den Erfahrungen mangelnder Instandhaltung nach einer Übertragung bereits (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) eine Festlegung getroffen, die eine Übertragung an das Land Berlin ausschließt?

Berlin, den 14. Juni 2023

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

Austausch von Schwellen nach dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022

Ein Jahr nach dem Zugunglück bei Burgrain (Garmisch-Partenkirchen) hat die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) in ihrem Zwischenbericht Schäden an den Betonschwellen als primäre Ursache für das Entgleisen des Regionalzuges am 3. Juni 2022 benannt. Die Deutsche Bahn AG, die bereits seit Monaten Betonschwellen prüft und ggf. austauscht, hat nun verkündet, 480 000 Betonschwellen austauschen zu wollen (www.welt.de/vermisches/article245641022/Garmischer-Zugunglueck-Zwischenbericht-klaert-Ursache-fuer-entgleisten-Regionalzug.html).

Der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/4409 ist zu entnehmen, dass nach Durchführung eines Inspektionsprogramms, das Ende August 2022 abgeschlossen war, insgesamt 137 000 Schwellen vorsorglich ausgetauscht werden müssen. Als Identifikationskriterium wurden die Kriterien des oberbautechnischen Regelwerks der DB (Deutsche Bahn) Netz AG genannt; bei den Schwellen mit der Herstellerprägung MS (www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/schwellenproblem-schwellen-auch-auf-schnellfahrstrecke-verbaut-hersteller-bestaetigt.html) wurden die Maßstäbe jedoch vorsorglich konkretisiert.

Laut Pressemitteilungen sind im vergangenen Jahr nach dem Unfall bei Garmisch-Partenkirchen 200 000 Schwellen überprüft worden (www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/35063-deutsche-bahn-austausch-der-schwellen-wird-sich-teilweise-bis-in-das-kommende-jahr-ziehen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Presseveröffentlichungen zu, wonach im Zuge des Inspektionsprogramms der DB AG, das im August 2022 abgeschlossen wurde, 200 000 Schwellen inspiziert wurden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Wenn nein, wie viele Schwellen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Wirklichkeit inspiziert?
 - b) Wenn durch das eingangs genannte Inspektionsprogramm noch nicht alle der nunmehr genannten 480 000 auszutauschenden Schwellen identifiziert wurden, wann und auf welchem Wege wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die weiteren auszutauschenden Schwellen gefunden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

- c) Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Prüfkriterien und Vorgehensweisen verändert, sodass sich die nunmehr viel höhere Anzahl auszutauschender Schwellen ergibt, und wenn ja, welche, in welcher Art?
2. Wie viele der 137 000 Schwellen, die entsprechend der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/4409 nach Auskunft der DB AG vom Herbst 2022 ausgetauscht werden müssen, sind nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile ausgetauscht worden?
- Wenn aus diesem Umfang noch Schwellen auszutauschen sind, wo liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die regionalen Schwerpunkte der noch auszutauschenden Schwellen?
3. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung über die genannten 137 000 Schwellen hinaus bereits vor der neuen Austauschankündigung von Juni 2023 weitere Schwellen ausgetauscht, und wenn ja, wie viele, und wo liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die regionalen Schwerpunkte dieser Maßnahmen?
4. Kommen nach Kenntnis der Bundesregierung die jüngst von der DB AG genannten 480 000 auszutauschenden Schwellen zu den bereits im vergangenen Jahr genannten 137 000 Schwellen und die in Frage 3 erfragten Schwellen hinzu, sodass insgesamt 617 000 oder noch mehr Schwellen ausgetauscht werden müssen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung damit die Gesamtzahl der auszutauschenden Schwellen?
5. Wie viele der insgesamt auszutauschenden und bereits ausgetauschten Schwellen weisen nach Kenntnis der Bundesregierung eine MS-Herstellerprägung auf?
6. An welchen Stellen im bundeseigenen Schienennetz wird es nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten Monaten Streckensperrungen bzw. Betriebseinschränkungen aufgrund des Austauschs von Schwellen geben (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln sowie Streckennummern und begrenzende Betriebsstellen angeben)?
7. Welche direkten Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung der DB AG bzw. ihren Tochterunternehmen bisher durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen entstanden (Arbeitskosten, Material etc.)?
8. Mit welchen künftigen direkten Kosten entsprechend Frage 7 muss nach Kenntnis der Bundesregierung gerechnet werden?
9. Welche indirekten Kosten sind den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG bzw. deren Tochterunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überprüfung und den Austausch der Schwellen in ihrer Rolle als Eisenbahninfrastrukturbetreiber entstanden (z. B. entgangene Trassenentgelte und Stationsentgelte)?
10. Mit welchen künftigen indirekten Kosten entsprechend Frage 9 muss nach Kenntnis der Bundesregierung gerechnet werden?
11. Welche Schäden sind den von Sperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher nach Kenntnis der Bundesregierung entstanden (Mehrkosten durch Zugumleitungen, entgangene Fahrgeldeinnahmen durch Zugausfälle usw.)?

Berlin, den 14. Juni 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Finanzielle Situation des Flughafens Berlin Brandenburg

Am 23. Mai 2023 titelte finanzen.net: „Angespannte Lage – Flughafen BER stellt Geschäftsbericht vor“ und schreibt: „Wirtschaftlich überlebte er bislang nur aufgrund der finanziellen Unterstützung durch die Eigentümer, also des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg“ (www.finanzen.net/nachricht/aktien/angespannte-lage-flughafen-ber-stellt-geschaeftsbericht-vor-12485815).

Der Presse war bereits 2018 im „Tagesspiegel“ in dem Artikel „Flughafen Berlin Brandenburg: Fehlt dem BER eine Milliarde Euro?“ von Thorsten Metzner zu entnehmen: „Intern hat der Flughafen schon länger alle möglichen Varianten durchgespielt: finanzielle Umplanungen, einen zuvor bereits geplanten „Schuldschein“ oder etwa die Restrukturierung von Zinsswaps und Krediten, aber auch die Veräußerung von Grundstücken.“ (www.tagesspiegel.de/berlin/fehlt-dem-ber-eine-milliarde-euro-5511877.html und Bundestagsdrucksache 19/4599).

Da es sich immer noch um ein mit öffentlichen Mitteln finanziertes Projekt handelt, das in verschiedenen Haushalten von Bund, Berlin und Brandenburg und darin in verschiedenen einzelnen Posten enthalten ist, besteht nach Auffassung der Fragesteller Interesse, die finanziellen Auswirkungen auf den Steuerzahler zu prognostizieren.

In der Vergangenheit wurden durch Verpflichtungsermächtigung mehrere Darlehen des Bundes in Stammkapital umgewandelt und damit eine Rückzahlung der Steuergelder nebst Zinsen nach Auffassung der Fragesteller vereitelt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5263).

Die Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2018, Kapitel 12 05, Luft- und Raumfahrt, Titel 861 11-750, Darlehen an Flughafengesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, wird seitens der Fragesteller als der Bundesregierung bekannt vorausgesetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Kapitalzuführungen wurden der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) bisher insgesamt gewährt?
2. Wie viel Kapital wurde der FBB insgesamt seitens der Gesellschafter bereitgestellt (bitte einzelne Schritte tabellarisch darstellen)?

3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig das Eigenkapital der FBB?
4. Wie hoch ist aktuell der Verlustvortrag der FBB?
5. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Gesellschafterdarlehen zugesagt?
6. In welcher Höhe wurden Gesellschafterdarlehen bereits ausgereicht?
7. Wie viel von den Gesellschafterdarlehen (vgl. Frage 6) wurden in Eigenkapital gewandelt?
8. Wie viel davon (vgl. Frage 6) kann noch in Eigenkapital gewandelt werden?
9. Wenn die FBB noch Gesellschafterdarlehen anfordern und ggf. in Eigenkapital wandeln kann, wie viel Geld hätte nach Kenntnis der Bundesregierung Berlin maximal zur Verfügung zu stellen?
10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Verhandlungen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) oder anderen Banken über Kredite?
11. Welche Änderungen hinsichtlich der Zinssätze, Laufzeiten und Kündigungsrechte haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den jeweiligen neuen Kreditbedingungen gegenüber den vorangegangenen ergeben bzw. bahnen sich derzeit an?
12. Soll zukünftig zur Finanzierung des BER das Instrument Schuldschein verwendet werden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), und wenn nein, warum nicht mehr, und was stattdessen?
13. Welches Verhältnis von
 - a) Eigenmitteln,
 - b) Gesellschaftermitteln bzw.
 - c) Fremdkapitaldeckt derzeit den Finanzbedarf des BER, und sind dafür neue Bürgschaften notwendig?
14. Ist es möglich, dass sich die ursprünglich kommunizierte Finanzierungslücke von rund 1 Mrd. Euro (www.tagesspiegel.de/berlin/fehlt-dem-ber-ein-e-milliarde-euro-5511877.html) doch noch realisiert, bzw. besteht derzeit eine Finanzierungslücke, bzw. ist nach Auffassung der Bundesregierung zukünftig eine solche zu erwarten?
15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit der bisherige Gesamtaufwand für den BER, und in wie vielen Haushaltsposten und Vermerken des Bundeshaushalts sind Kosten zum BER enthalten?
16. Warum werden die Aufwände für den BER nicht unter einem Haushaltspunkt im Bundeshaushalt zusammengefasst?
17. Welche Auswirkungen der Investitionshöhen auf die Wirtschaftlichkeit des BER sieht die Bundesregierung?
18. Mit welcher Entwicklung der Betriebskosten am BER ist nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen?
19. Wie werden nach Kenntnis der Bundesregierung die zukünftigen Verluste des BER refinanziert, und welche Auswirkungen haben diese auf die Steuerzahler?
20. Sieht die Bundesregierung die Finanzplanungen am BER im Nachgang als wirtschaftlich sinnvoll bzw. vertretbar an, und falls ja, weshalb?

21. Waren die in der Vergangenheit per Verpflichtungsermächtigung in Stammkapital umgewandelten Darlehen des Bundes so geplant, oder welche Umstände oder Maßnahmen verhinderten eine Rückzahlung der ursprünglich als Darlehen ausgereichten Steuergelder?
22. Wie hoch ist das wirtschaftliche Risiko für den deutschen Steuerzahler im Zusammenhang mit der FBB und dem BER nach Auffassung der Bundesregierung maximal?

Berlin, den 16. Juni 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

Umsetzung des digitalen Bauantrages

Die Umsetzung des digitalen Bauantrages ist ein wesentlicher Baustein, der im Rahmen des Onlinezugangsgesetzes (OZG) als eine verpflichtende Verwaltungsdienstleistung zu erbringen ist. Es zeichnet sich eine unterschiedliche Vorgehensweise in den Bundesländern und einzelnen Kommunen ab. Neben Mecklenburg-Vorpommern, das gemäß dem „Einer-für-Alle“-Prinzip (EfA-Prinzip) eine Lösung entwickeln sollte, die alle anderen Bundesländer übernehmen können, haben Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Hessen und Thüringen eigene Systeme entwickelt. Der Bund hat dafür 16,7 Mio. Euro zur Verfügung gestellt (Ausschussdrucksache 20(24)133; www.handelsblatt.com/politik/deutschland/baugenehmigungen-digitaler-bauantrag-kommt-bundesweit/29139146.html).

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Helmut Dedy, kritisierte diejenigen Bundesländer, welche eigene digitale Bauanträge entwickelt haben. Zudem sprach er den „erheblichen finanziellen und organisatorischen Aufwand“ für die Kommunen bei der Umsetzung an (www.staedtetag.de/presse/pressemitteilungen/2023/digitaler-bauantrag-keine-inselloesungen-schaffen).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, in welcher Form sich die jeweiligen Systeme unterscheiden, die neben demjenigen aus Mecklenburg-Vorpommern entwickelt wurden, und wenn ja, in welcher Form tun sie das (bitte ggf. nach Ländern bzw. Systemen und jeweiligen Unterschieden aufschlüsseln)?
2. Werden die unterschiedlichen Systeme nach Kenntnis der Bundesregierung auch der BIM (Building Information Modelling)-Methodik gerecht (vgl. www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/Webs/BMWSB/DE/2022/10/bim.html)?
3. Wie sind die von der Bundesregierung bereitgestellten Mittel auf die jeweiligen Projekte verteilt (bitte pro Jahr nach einzelnen Projekten samt Projektnummer, Projekttiteln, Projektzielen, Projektmitteln und zugehörigen Programmen aufschlüsseln)?
 - a) Wurde die Förderung in irgendeiner Weise von einer erfolgreichen Umsetzung des digitalen Bauantrags abhängig gemacht, und wenn ja, inwiefern (bitte begründen)?

- b) Wurde die Förderung explizit von einem erfolgreich umgesetzten digitalen Bauantrag nach dem EfA-Prinzip anhängig gemacht, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
 - c) Verteilen sich die Förderungen auf die Länder, und wenn ja, inwiefern?
4. Welche Gründe für die Entwicklung eigener Systeme und das Ausscheren aus dem EfA-Prinzip geben die entsprechenden Länder nach Kenntnis der Bundesregierung an?
- a) Ab wann war der Bundesregierung bekannt, dass es von Ländern eigene Systeme geben könnte bzw. würde?
 - b) Hat die Bundesregierung sich bemüht, Länder mit eigenen Systemen, von der Entwicklung dieser abzuhalten und sich der Lösung von Mecklenburg-Vorpommern anzuschließen (bitte jeweils ausführen)?
 - c) Welche Folgen haben die unterschiedlichen Lösungen für die Praxis nach Kenntnis der Bundesregierung?
 - d) Welche Folgen hat die Entwicklung eigener Systeme und das Ausscheren aus dem EfA-Prinzip für diese Länder nach Kenntnis der Bundesregierung?
 - e) Plant die Bundesregierung eine Evaluierung aller unterschiedlichen, durch die Länder entwickelten Systeme, verbunden mit dem Ziel, doch noch eine Lösung für alle zu ermöglichen?
5. Mit welchen Kosteneinsparungen und welchem Zeitgewinn rechnet die Bundesregierung durch die Einführung des digitalen Bauantrages (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/baugenehmigungen-digitaler-bauantrag-kommt-bundesweit/29139146.html) (bitte quantifizieren)?
6. Mit welchem finanziellen und organisatorischen Aufwand für die Kommunen rechnet die Bundesregierung bei der Umsetzung des digitalen Bauantrags, und plant sie, die Kommunen in dieser Hinsicht zu unterstützen?
- a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer etwaigen Unterstützung der Kommunen durch die Länder, und wenn ja, welche?
7. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer flächendeckenden Umsetzung des bzw. eines digitalen Bauantrags?

Berlin, den 3. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, Roger Beckamp, Sebastian Münzenmaier, René Bochmann, Dr. Christina Baum, Jürgen Braun, Petr Bystron, Thomas Dietz, Kay Gottschalk, Martin Hess, Karsten Hilse, Gerrit Huy, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Norbert Kleinwächter, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Dr. Rainer Rothfuß, Bernd Schattner, Jan Wenzel Schmidt, Jörg Schneider, Uwe Schulz, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Geplante Einführung einer bundesweiten Pflicht zur kommunalen Wärmeplanung

Die Bundesregierung plant mit dem Entwurf eines Gesetzes für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze (Referentenentwurf, Stand: 1. Juni 2023, abrufbar unter www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsv erfahren/Webs/BMWSB/DE/Downloads/referentenentwuerfe/gesetz-fuer-die-waermeplanung-und-zur-dekarbonisierung-der-waermenetze.pdf;jsessionid=73A720B952C93A10FE30DCDA01337AAB.2_cid332?__blob=publicationFile&v=3) die Einführung einer bundesweiten Pflicht zur kommunalen Wärmeplanung. Verpflichtet werden die Bundesländer, diese können die Pflicht an die Kommunen weiterdelegieren.

Die im Referentenentwurf vorgesehene Pflicht zur Wärmeplanung soll die Feststellung des Wärmebedarfs ermöglichen. Die Wärmepläne müssen für Gebiete ab 100 000 Einwohner bis 31. Dezember 2027, für Gebiete mit 10 000 bis 100 000 Einwohnern bis 31. Dezember 2028 erfolgen (ebd., § 5). Für Gebiete unter 10 000 Einwohnern kann das Land von der Pflicht absehen oder vereinfachte Verfahren vorsehen (ebd., S. 83 zu Absatz 3).

Neben der Pflicht zur Wärmeplanung enthält der Entwurf Anforderungen an bestehende und neue Wärmenetze. Für den Bestand muss bis zum 31. Dezember 2026 ein Transformationsplan erstellt und einer noch zu bestimmenden Behörde vorgelegt werden (ebd., § 28 Absatz 1).

Ab dem 1. Januar 2030 müssen Wärmenetze zu mindestens 50 Prozent der leitungsgebundenen Wärme in Bestandsnetzen klimaneutral erzeugt werden (ebd., § 2 Absatz 1). Sofern 50 Prozent der fossilen Wärme aus KWK-Anlagen (KWK = Kraft-Wärme-Kopplung) stammen, muss dies erst 2035 umgesetzt werden (ebd., § 27 Absatz 2). Eine Ausnahme gibt es auch für Netze, die schon „transformiert“ werden (ebd., § 27 Absatz 3). Spätestens bis zum 31. Dezember 2045 müssen Wärmenetze vollständig aus „erneuerbaren“ Energien oder unvermeidbarer Abwärme gespeist werden (ebd., § 29). In neuen Netzen soll der Anteil von „Erneuerbaren“ und Abwärme direkt ab 2024 mindestens 65 Prozent betragen, Begrenzungen soll es in größeren Netzen aber für Biomasse geben (ebd., § 28).

Im Jahr 2045 soll die Pflicht zur sogenannten Klimaneutralität bestehen. Andere Netze dürfen ab 2046 nicht mehr betrieben werden (ebd., § 29).

In Deutschland gibt es insgesamt 9 187 Gemeinden, die eine Einwohnerzahl unter 10 000 Personen aufweisen, und insgesamt 1 602 Gemeinden, die 10 000 und mehr Einwohner haben (de.statista.com/statistik/daten/studie/1254/umfrage/anzahl-der-gemeinden-in-deutschland-nach-gemeindegroessenklassen/).

Laut Referentenentwurf (S. 51) ist es „Hauptziel des Gesetzes, einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung in Deutschland zu leisten. Der Fokus des Gesetzes liegt hierbei auf der leitungsgebundenen Wärmeversorgung über Wärmenetze. Bestimmungen zur Dekarbonisierung von Gebäuden, die nicht über Wärmenetze, sondern durch Wärmeerzeugungsanlagen vor Ort versorgt werden, finden sich insbesondere im Gebäudeenergiegesetz (GEG).“

Der im Referentenentwurf vorgesehene § 11 regelt die Auskunftspflicht. Auskunftspflichtig sind ausschließlich juristische Personen des privaten und öffentlichen Rechts sowie Personenvereinigungen, natürliche Personen, soweit sie gewerblich oder freiberuflich tätig sind und die Daten in Ausübung dieser Tätigkeit erlangt haben, Behörden des Bundes und der Länder, Betreiber von Energieversorgungsnetzen, Betreiber von Wärmenetzen sowie bevollmächtigte Bezirksschornsteinfeger. Für die Erstellung von Wärmeplänen sollen nur bereits vorhandene Daten genutzt werden, die bei Netzbetreibern sowie aus Registern und Datenbanken erhoben werden. Der Referentenentwurf benennt in der Anlage 1 zu § 14 sehr umfangreich, welche Daten und Informationen für die Bestandsanalyse zu erheben sind. Fehlen diese Daten, kann keine Bestandsanalyse und damit kein Wärmeplan erstellt werden. Nach Auffassung der Bundesregierung sollen Bürger und damit auch Grundstückseigentümer „grundsätzlich nicht“ auskunftspflichtig sein (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/gesetzgebung/verfahren/Webs/BMWSB/DE/Waermeplanung.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen Bundesländern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Wärmepläne erstellt (§ 24 Absatz 1 des Referentenentwurfs; bitte Zeitpunkt der Einführung und die Rechtsgrundlage nennen)?
2. Hat die Bundesregierung Erfahrungsberichte, Datenerhebungen oder ähnliche Evaluierungsberichte aus den Bundesländern, die bereits Wärmepläne erstellt haben, eingeholt, und wenn ja, welche Berichte sind dies, aus welchem Zeitraum stammen sie, und zu welchem Ergebnis sind sie gekommen, wenn nein, warum nicht?
3. In welchen Bundesländern existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Wärmepläne ohne landesrechtliche Regelung (§ 24 Absatz 2 des Referentenentwurfs)?
4. Welche Bürger sollen nach Auffassung der Bundesregierung ausnahmsweise wem gegenüber und in welchem Umfang auskunftspflichtig sein (www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsverfahren/Webs/BMWSB/DE/Waermeplanung.html; bitte Rechtsnorm benennen)?
5. Soll § 29 Absatz 3 Nummer 3 des Referentenentwurfs auf Bürger im Sinne von Frage 4 anwendbar sein, und wenn ja, welche?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Bundesländer und die Energieversorger (Wirtschaft) finanziell zu unterstützen bzw. Förderungsprogramme aufzustellen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, in welcher Form und Höhe?

7. Hat sich die Bundesregierung zu dem möglichen Risiko, dass die Versorgungsunternehmen (Wirtschaft) die durch die im Referentenentwurf vorgesehenen Maßnahmen entstehenden Kosten auf die Verbraucher umlegen werden, eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung ggf. zu ergreifen, um den Verbraucher vor diesen möglichen Teuerungen zu schützen?
8. In welchen Gemeinden, die 10 000 und mehr Einwohner haben, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Fernwärmenetze (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte nach Gemeindegemeinde, Bundesland und Anzahl der Einwohner aufschlüsseln)?
9. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Nutzung von Fernwärme in Gemeinden mit 10 000 und mehr Einwohnern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte nach Gemeindegemeinde, Bundesland, Anzahl der Einwohner und Anteil der Nutzer von Fernwärme in Prozent aufschlüsseln)?
10. In welchen Gemeinden, die unter 10 000 Einwohner haben, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Fernwärmenetze (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte nach Gemeindegemeinde, Bundesland und Anzahl der Einwohner aufschlüsseln)?
11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Nutzung von Fernwärme in Gemeinden mit unter 10 000 Einwohnern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller; bitte nach Gemeindegemeinde, Bundesland, Anzahl der Einwohner und Anteil der Nutzer von Fernwärme in Prozent aufschlüsseln)?
12. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl und der Anteil der konventionellen Kraftwerke (Brennstoff Kohle), der Biomassekraftwerke, der Müllkraftwerke, der Geothermiekraftwerke und die Zahl der Kraftwerke auf Basis sogenannter erneuerbarer Energien, die Abwärme in Fernwärmenetze in Gemeinden mit 10 000 und mehr Einwohnern einspeisen (bitte nach Name der Gemeinde, Bundesland, Anzahl der Einwohner in den Gemeinden, Zahl und Art der Kraftwerke und Anteil der Einspeisung aufschlüsseln)?
13. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl und der Anteil der konventionellen Kraftwerke (Brennstoff Kohle), der Biomassekraftwerke, der Müllkraftwerke, der Geothermiekraftwerke und die Zahl der Kraftwerke auf Basis sogenannter erneuerbarer Energien, die Abwärme in Fernwärmenetze in Gemeinden mit unter 10 000 Einwohnern einspeisen (bitte nach Name der Gemeinde, Bundesland, Anzahl der Einwohner in den Gemeinden, Zahl und Art der Kraftwerke und Anteil der Einspeisung aufschlüsseln)?
14. Wie hoch werden die direkten und indirekten Kosten für eine flächendeckende Umsetzung der kommunalen Wärmeplanung geschätzt (bitte detailliert aufschlüsseln)?

Berlin, den 17. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Jan Wenzel Schmidt, 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 wird BF 2 in IIa (Verlängerte Tagesschicht (10 Stunden pro Tag) und IIb (Verlängerte Tagesschicht (12 Stunden pro Tag) unterteilt, sowie BF 4 in IVa (Zweischichtbetrieb 2 x 9 Stunden pro Tag) und IVb (Dreischichtbetrieb 3 x 8 Stunden pro Tag) 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 Sachsen-Anhalt nun vollständig bei der Autobahn GmbH des Bundes, und 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 Sachsen-Anhalt Synergien ergeben, und wenn ja welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen-Anhalt jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?

4. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen-Anhalt 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 Sachsen-Anhalt 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 Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen-Anhalt auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen jeweils fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
7. Wie lang (in km) waren Baustellen im Durchschnitt jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in den letzten zehn Jahren in Sachsen-Anhalt (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
8. Wie lang (in km) waren in den letzten zehn Jahren Baustellen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt (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; größer als 4 km, gruppieren)?
9. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Sachsen-Anhalt jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
10. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Sachsen-Anhalt 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 6. Juli 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

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 wird BF 2 in IIa (Verlängerte Tagesschicht (10 Stunden pro Tag) und IIb (Verlängerte Tagesschicht (12 Stunden pro Tag) unterteilt, sowie BF 4 in IVa (Zweischichtbetrieb 2 x 9 Stunden pro Tag) und IVb (Dreischichtbetrieb 3 x 8 Stunden pro Tag) 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 Schleswig-Holstein 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 Schleswig-Holstein Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Schleswig-Holstein 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 Schleswig-Holstein 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 Schleswig-Holstein 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 Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Schleswig-Holstein auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen jeweils fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
7. Wie lang (in km) waren Baustellen im Durchschnitt jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in den letzten zehn Jahren in Schleswig-Holstein (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
8. Wie lang (in km) waren in den letzten zehn Jahren Baustellen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein (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; größer als 4 km, gruppieren)?
9. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Schleswig-Holstein jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
10. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Schleswig-Holstein 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 6. Juli 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

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 (<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 wird BF 2 in IIa (Verlängerte Tagesschicht (10 Stunden pro Tag) und IIb (Verlängerte Tagesschicht (12 Stunden pro Tag) unterteilt, sowie BF 4 in IVa (Zweischichtbetrieb 2 x 9 Stunden pro Tag) und IVb (Dreischichtbetrieb 3 x 8 Stunden pro Tag) unterteilt (<https://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 Hessen 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 Hessen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Hessen 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 Hessen 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 Hessen 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 Baustellenstrecke wurden in den letzten zehn Jahren in Hessen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen jeweils fertiggestellt (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
7. Wie lang (in km) waren Baustellen im Durchschnitt jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in den letzten zehn Jahren in Hessen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
8. Wie lang (in km) waren in den letzten zehn Jahren Baustellen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Hessen (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; größer als 4 km, gruppieren)?
9. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die durchschnittliche Bauzeit einer Baustelle in Hessen jeweils auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen (bitte nach Jahren aufschlüsseln, dabei nach Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
10. Wie lang war in den letzten zehn Jahren die Bauzeit einer Baustelle in Hessen 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Eugen Schmidt, Dr. Michael Ependiller, 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Nordrhein-Westfalen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb auflüsseln)?

4. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen (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 Nordrhein-Westfalen (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 Nordrhein-Westfalen 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 Nordrhein-Westfalen 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Malte Kaufmann, Thomas Seitz, Jürgen Braun, 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/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg (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 Baden-Württemberg (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 Baden-Württemberg 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 Baden-Württemberg 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Dietmar Friedhoff, Joachim Wundrak, Jörn König, Frank Rinck, Martin Sichert, Dr. Bernd Baumann, 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/c4225f329ec8b13e91171cfc84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen (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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen (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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 Niedersachsen, Hamburg und Bremen 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Mike Moncsek, Thomas Dietz, Barbara Lenk, 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Sachsen nun vollständig bei der Autobahn GmbH des Bundes, wenn nein, wann wird der Transfer der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes abgeschlossen sein, und wenn ja, wann wurde der Transfer der Verantwortung an die Autobahn GmbH des Bundes abgeschlossen?
2. Haben sich durch den Übergang der Verantwortung auf die Autobahn GmbH des Bundes in Sachsen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?
4. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Sachsen jeweils auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen abgeschlossen (bitte nach Jahren und Baubetriebsformen I, IIa, IIb, III, IVa und IVb aufschlüsseln)?

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

Berlin, den 6. Juli 2023

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/c4225f329ec8b13e91171cfc84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern (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 Mecklenburg-Vorpommern (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 Mecklenburg-Vorpommern 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 Mecklenburg-Vorpommern 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Stephan Brandner, 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 (<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/c4225f329ec8b13e91171cfcb84b0bf4/wd-5-052-18-pdf-data.pdf>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Thüringen 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 Thüringen Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Thüringen 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 Thüringen 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 Thüringen 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 Thüringen 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 Thüringen (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 Thüringen (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 Thüringen 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 Thüringen 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Christian Wirth, 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 des Wissenschaftlichen Dienstes 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).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die Verantwortung für Baustellen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland Synergien ergeben, und wenn ja, welche?
3. Wie viele Baustellen wurden in den letzten zehn Jahren in Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland (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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland (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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 Rheinland-Pfalz und dem Saarland 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 6. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Kleine Anfrage

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

Autonomes Fahren in Deutschland

Am 23. Februar 2022 hat das Bundeskabinett die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegte Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/008-wissing-verordnung-zum-autonomen-fahren.html>). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing ist dabei der Ansicht, dass autonomes Fahren unsere Mobilität nachhaltig verändern würde und ein enormes Potential böte.

Am 20. Mai 2022 hat der Bundesrat der Verordnung zugestimmt, die Zustimmung jedoch an einige Änderungsmaßnahmen geknüpft (<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/22/1021/1021-pk.html?nn=4352766#top-33>).

Am 30. Juni 2022 wurde die Verordnung unter Berücksichtigung der vom Bundesrat vorgenommenen Änderungen im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2022 Teil 1 Nummer 22 veröffentlicht und trat zum 1. Juli 2022 in Kraft (https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl122s0986.pdf).

Nach § 4 der Verordnung wird die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge dabei vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt, welches nach § 5 der Verordnung auch die Aufgabe der Marktüberwachung innehat (ebd.).

Nach § 3 Absatz 5 der Verordnung werden die Konzepte der Projekte auf Sicherheit im Bereich der Informationstechnologie sowie auf Datenschutz bei der Verarbeitung personenbezogener Daten geprüft. In Anlage 2 der Verordnung ist dabei ausgeführt, welche Pflichtdaten bei den Projekten während des Betriebs erfasst werden müssen. Laut § 5 Absatz 2 führt das Kraftfahrt-Bundesamt dabei regelmäßige Kontrollen durch, ob die im Verkehr befindlichen Projekte mit den Anforderungen der Verordnung übereinstimmen.

In Nummer 8 hat der Bundesrat in Artikel 1 in § 9 Absatz 2 Nummer 4 nach dem Wort „Personen“ die Wörter „über das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung durch den für den beantragten Betriebsbereich ortsüblichen Straßenverkehr hinaus erheblich“ eingefügt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). In der Verordnung der Bundesregierung lautet der Abschnitt „Ein Betriebsbereich ist geeignet, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass [...] 4. durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion in diesem Betriebsbereich

weder die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beeinträchtigt noch das Leib und Leben von Personen gefährdet werden“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/008-verordnung-automatisierte-autonome-fahrfunktion.pdf?__blob=publicationFile). Nach Ansicht der Fragesteller stellt diese Änderung eine erhebliche Aufweichung der Verordnung dar, insbesondere, weil diese Änderung erlaubt, dass automatisiertes und autonomes Fahren das Risiko im Vergleich zu dem ortsüblichen Straßenverkehr erhöhen dürfen.

Unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“ der Verordnung (ebd.) ist dabei ausgeführt, dass die Testfälle geeignet sein müssen „nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden.“

In Nummer 11 hat der Bundesrat in Artikel 1 § 9 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung das Wort „Einvernehmen“ durch das Wort „Benehmen“ ersetzt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). Es ist nun also möglich, dass entgegen dem Willen von Gebietskörperschaften, wie zum Beispiel Gemeinden, eine Betriebserlaubnis erteilt werden kann. In der Verordnung der Bundesregierung war es möglich, dass Gemeinden dies durch Nichterteilen des Einvernehmens verhindern konnten.

Im Frühjahr 2023 veröffentlichte das BMDV mehrere Pressemitteilungen zu Förderungen von Projekten mit selbstfahrenden Fahrzeugen (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/035-wissing-selbstfahrende-fahrzeuge-muenchen.html>; <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilung/en/2023/027-luksic-innovative-technologien-opnv.html>).

Ebenfalls im Frühjahr 2023 wurde von Mitgliedern des Verbands der Automobilindustrie Kritik an den Zulassungsverfahren autonomer Fahrzeuge in Deutschland geäußert. Laut dem Vorwurf der Zulieferer wäre die Zulassung autonomer Fahrzeuge in Deutschland zu kompliziert. Sie fordern eindeutige Zuständigkeiten und „Festlegung von einheitlichen Kriterien, Szenarien, Bewertungsmethoden und Tests für die Softwarequalität sowie funktionale Sicherheit“ (<https://www.automobil-industrie.vogel.de/autonomes-fahren-level-4-verordnung-opnv-a-c6236fa44ca0858d2453c91d3596161d/>).

Nach Ansicht der Fragesteller ist zudem ein zentraler Punkt beim automatisierten bzw. autonomen Fahren die Frage der Haftung im Schadensfall.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde bereits auf Basis der Verordnung eine Betriebserlaubnis erteilt (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Genehmigung, Zeitpunkt des Starts des Projektes, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [motorisierter Individualverkehr – MIV, öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?
2. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Betriebserlaubnis verweigert (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Ablehnung, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [MIV, ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?

3. Wie hoch ist die Gesamtsumme an Förderung des Bundes für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Erfüllt die Anzahl der beantragten und erteilten Betriebserlaubnisse für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion die Erwartungen der Bundesregierung?
5. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Erteilung der Betriebserlaubnis für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?
6. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Förderung für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durch Mittel des Bundes (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?
7. Ist der Bundesregierung die Kritik der Automobilindustrie bekannt (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), hat sich die Bundesregierung dazu eine Positionierung erarbeitet, und sind als Reaktion auf die Kritik ggf. Maßnahmen geplant (wenn ja, welche)?
8. Sind der Bundesregierung bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion, denen die Betriebserlaubnis erteilt wurde, Auswirkungen bekannt, die eine Einschränkung des nichtautomatisierten und nichtautonomen Verkehrs bewirken (wenn ja, bitte Projekte und jeweilige Einschränkungen auflisten)?
9. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den laufenden Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?
10. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den von der Bundesregierung geförderten Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie sich die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung auf andere Verkehrsträger auswirken, von welchen Verkehrsträgern die Nutzer wechseln, wie der Modal Split sich ändert, welche Zielgruppe die Projekte mit automatisierten und autonomer Fahrfunktion nutzt (wenn ja, bitte ausführen)?
12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten in den Projekten zu automatisierter und autonomer Fahrfunktion aufgenommen werden?
13. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten durch die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion gespeichert werden, und wie lange werden die einzelnen Daten gespeichert?
14. Welche Anforderungen an die Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion werden gestellt, und wie oft und wie wird dies überprüft, und von welcher Behörde?

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob es bei der Überprüfungen der Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (beispielsweise im Zuge der regelmäßigen Kontrollen durch das Kraftfahrt-Bundesamt, siehe Vorbemerkung der Fragesteller) bereits zu Beanstandungen gekommen ist (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, und wann die Beanstandungen behoben wurden oder ob die Behebung noch aussteht, und in welchen Betriebszustand die Projekte während der Behebung waren respektive sind)?
16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob Angriffe durch Dritte (Hackversuche) auf Daten und personenbezogene Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durchgeführt wurden (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, das Ergebnis des Angriffs und bei erfolgreichen Angriffen die weitere Vorgehensweise darlegen)?
17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte zur Verwendung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen, die die aufgenommenen Daten soweit möglich als Open Data (nach der Definition der Richtlinie der EU über offene Daten; Richtlinie (EU) 2019/1024) zur Verfügung stellen (wenn ja, bitte auflisten)?
18. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 8 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
19. Sieht die Bundesregierung einen Zielkonflikt zwischen der vom Bundesrat geforderten Änderung in Nummer 8, die erlaubt, dass Fahrzeuge mit automatisierter Fahrfunktion das Risiko erhöhen dürfen, lediglich mit der Einschränkung, es nicht erheblich zu erhöhen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), mit der Ausführung der Verordnung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher sein muss als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?
20. Was ist der Referenzpunkt für Personen in Anlage I, „Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion“ in der Ausführung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass „Testfälle geeignet sein müssen nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Ist der Referenzpunkt ein wie auch immer gearteter Durchschnittsfahrer, und wenn ja, wie ist dieser Durchschnittsfahrer definiert?
 - b) Ist der Referenzpunkt ein im Vergleich mit anderen Personen sehr sicherer Fahrer?
 - c) Muss jeder Testfall für sich aufzeigen, dass in der im Testfall getesteten Betriebssituation das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?
 - d) Muss in jeder Situation das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?
 - e) Muss lediglich in der Gesamtbetrachtung aller Testfälle und Betriebszustände das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Durchschnitt ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?

21. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 11 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), das Wort „Einvernehmen“ durch „Benehmen“ zu ersetzen, eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
- Ist in der Verordnung der Bundesregierung bewusst „Einvernehmen“ gewählt worden?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte entscheiden dürfen, dass in ihrem Gebiet keine Fahrzeuge mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion fahren dürfen?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte (nach Prüfung) bestimmten Betriebsmodellen von Fahrzeugen mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion das Einvernehmen und damit die Betriebserlaubnis verweigern dürfen?
 - Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Fälle, in denen entgegen dem Willen einer Gemeinde die Betriebserlaubnis erteilt wurde (wenn ja, bitte auflisten)?
22. Warum hat sich die Bundesregierung in Nummer 10, Prüfung und Testfälle der Anlage I, in Bezug auf Ausweichsituationen auf starre Vorgaben festgelegt und formuliert, dass Ausweichmanöver nur unter Beachtung dieser Vorgaben erfolgen dürfen (insbesondere die Formel unter Nummer 10.2.5)?
- Ist es nach Auffassung der Bundesregierung denkbar, dass durch diese Festlegung der Handlungsspielraum der autonomen Funktion bei der Kollisionsvermeidung so stark eingeschränkt wird, dass – im Vergleich zu einem Menschen – dadurch ein niedrigeres Maß an Sicherheit vorliegt?
23. Warum wurde beim Punkt Einbiegen und Kreuzen in Anlage I (Abschnitt 10.2.7) ein TTC-Wert (TTC = Zeit bis zum Aufprall) von 3 Sekunden festgeschrieben?
24. Hat sich die Bundesregierung fachlichen Rat eingeholt, wie sich die Haftung im Schadensfall auf Softwarehersteller, Fahrzeugentwickler, Halter, technische Aufsichtsperson oder Staat, der die Zertifizierungsbedingungen festlegt, verteilt (wenn ja, wie lautet diese fachliche Einschätzung)?
25. Sind Zulassungen für autonome Fahrzeuge, die in EU-Staaten erteilt werden, auch automatisch in Deutschland gültig, und können diese Fahrzeuge hier im Straßenverkehr genutzt werden, und wenn nein, mit welcher Begründung wird von der Vorgehensweise bei Kraftfahrzeugen abgewichen?

Berlin, den 18. Juli 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

Flächeninanspruchnahme durch sogenannte erneuerbare Energien

Ausgehend von den Antworten der Bundesministerin für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, Klara Geywitz, mit Blick auf die Befragung der Bundesregierung am 21. Juni 2023 (Plenarprotokoll 20/111, S. 13524 f.), bleibt das Interesse der Fragesteller an der gestiegenen Flächeninanspruchnahme durch Windindustrie- und Photovoltaikanlagen, sogenannte erneuerbare Energien, bestehen:

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, vermeintliche Klimaschutzziele zu erreichen und unabhängig von fossilen Energieimporten zu werden. Dazu soll der Anteil der sogenannten erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch von 46,2 Prozent im Jahr 2022 bis 2030 auf mindestens 80 Prozent gesteigert werden. Die Bundesregierung sieht sich daher unter anderem veranlasst, für Windindustrie- und Photovoltaikanlagen mehr Fläche bereitzustellen (www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/energiewende-beschleunigen-2040310#:~:text=Bis%202030%20Wind%2D%20und%20Solarstrom,waren%20es%2046%2C2%20Prozent).

Die Bundesregierung verfolgt gleichzeitig das Ziel, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. So will sie in mehreren Zwischenschritten den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2050 auf „Netto-Null“ zurückführen (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Industrie/klimaschutzplan-2050.pdf?__blob=publicationFile&v=1, S. 67 f.).

Die steigenden Flächenverbräuche durch Windindustrie- und Photovoltaikanlagen ziehen viele Umweltschädigungen und auch visuell-ästhetische Probleme nach sich, wie unter anderem die Delegation der Bundesrepublik Deutschland in der Parlamentarischen Versammlung des Europarates ausführte: „Die Forschung muss darauf ausgerichtet sein, diesen Schaden und alle Auswirkungen auf die Umwelt, die die erneuerbare Energieproduktion haben könnte, wie visuelle Verschmutzung und Lärmbelästigung oder das Vorkommen von potenziell gesundheitsgefährdenden Substanzen zu minimieren und wenn möglich zu vermeiden“ (Bundestagsdrucksache 20/1813, S. 52).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Freifläche hat der Ausbau der Windindustrie- und Photovoltaikanlagen nach Kenntnis der Bundesregierung, konkret und in absoluten Zahlen ausgedrückt, bislang verbraucht (bitte nach jeweiligen Nutzungsarten aufschlüsseln)?

2. Schafft die Bundesregierung einen Ausgleich für die durch den Ausbau der Windindustrie- und Photovoltaikanlagen verbrauchten Flächen, und wenn ja, wie erreicht sie das (bitte begründen und etwaig nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr, für die 20. Wahlperiode, aufschlüsseln)?
3. Wie viel doppelt genutzte Fläche (etwa Dachfläche oder Agrarfläche für Photovoltaikanlagen etc.) hat der Ausbau der Windindustrie- und Photovoltaikanlagen nach Kenntnis der Bundesregierung, konkret und in absoluten Zahlen ausgedrückt, bislang beansprucht (bitte nach jeweiligen Nutzungsarten aufschlüsseln)?
4. Über welche konkreten Flächenpotenziale hat die Bundesregierung Kenntnis, angesichts ihrer Absicht, Flächen doppelt zu nutzen (vgl.: Bundestagsdrucksache 20/5663, Ausschussdrucksache: 20(24)136, Plenarprotokoll 20/111, S. 13525) (bitte entsprechende Flächenpotenziale nach Art und Fläche aufschlüsseln)?
5. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung angesichts doppelt zu nutzender Flächen (Bundestagsdrucksache 20/5663, Ausschussdrucksache: 20(24)136, Plenarprotokoll 20/111, S. 13525) über eine qualitative Verschlechterung der ursprünglichen Flächennutzung, durch die angestrebte doppelte Flächennutzung?
6. Steigt nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Krieg in der Ukraine der deutsche Flächenverbrauch an, und wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
7. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren weitere Ereignisse im Ausland geschehen, bzw. haben sich Entwicklungen abgespielt – etwa Naturereignisse oder Kriege –, die dazu führten, dass der Flächenverbrauch in Deutschland anstieg bzw. ansteigt (bitte ausführen und begründen)?
 - a) Wenn ja, erkennt die Bundesregierung darin ein grundsätzliches Problem hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Raumentwicklung, das gegebenenfalls gesetzgeberisch zu steuern ist (bitte ausführen und begründen)?
 - b) Wenn ja, bestehen seitens der Bundesregierung Planungen, diesbezügliche Flächeninanspruchnahmen und Raumwirkungen gesetzgeberisch zu unterbinden (bitte ausführen und begründen)?
8. Stehen nach Kenntnis der Bundesregierung für sogenannte erneuerbare Energien in ehemaligen Tagebaugebieten Flächen zur Verfügung und wenn ja, um wie viel Fläche handelt es sich dabei (bitte in konkreten und absoluten Zahlen angeben und etwaige lokale Schwerpunkte benennen)?
9. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Flächen von ehemaligen Tagebaugebieten zugleich für Windindustrie- und Photovoltaikanlagen sowie für Maßnahmen zur Rekultivierung und Renaturierung dieser ehemalige Tagebaugebiete genutzt (vgl.: www.lmbv.de/wp-content/uploads/2021/03/LMBV-Broschuere-Rekultivierung-deutsch.pdf, S. 3), und wenn ja, inwiefern (bitte ausführen und begründen)?
10. Sind in der 20. Wahlperiode im Lobbyregister aufgeführte Vertreter des Interessen- und Vorhabenbereichs „Erneuerbare Energien“ im Interessenbereich „Energie“ mit Interessen und Vorhaben an die Bundesregierung herangetreten, welche in Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme in Deutschland stehen?

- a) Wenn ja, welche Interessenvertreter waren das?
 - b) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben waren das (bitte ausführen)?
 - c) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben wurden von der Bundesregierung auf welche Art und Weise berücksichtigt (bitte begründen)?
11. War die Bundesregierung an Projekten der „Agora Energiewende“ und deren Rechtsträger „Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH“ (www.agora-energiewende.de/ueber-uns/agora-energiewende/) beteiligt, und wenn ja, an welchen (bitte nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?
12. Trat die Agora Energiewende und deren Rechtsträger „Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH“ (www.agora-energiewende.de/ueber-uns/agora-energiewende/) mit Interessen und Vorhaben an die Bundesregierung heran?
- a) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben waren das (bitte ausführen)?
 - b) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben wurden von der Bundesregierung auf welche Art und Weise berücksichtigt (bitte begründen)?
 - c) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben stehen in Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme in Deutschland (bitte ausführen)?
13. War die Bundesregierung an Projekten des „Bundesverband WindEnergie e. V.“ (www.lobbyregister.bundestag.de/suche/R002154/20900?backUrl=%2Fsuche%3Fq%3Dbundesverband%2BWindenergie%26pageSize%3D10%26filter%255Bactivelobbyist%255D%255Btrue%255D%3Dtrue%26sort%3DRELEVANCE_DESC) seit dem Jahr 2012 beteiligt, und wenn ja, an welchen (bitte nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?
14. Trat der „Bundesverband WindEnergie e. V.“ (www.lobbyregister.bundestag.de/suche/R002154/20900?backUrl=%2Fsuche%3Fq%3Dbundesverband%2BWindenergie%26pageSize%3D10%26filter%255Bactivelobbyist%255D%255Btrue%255D%3Dtrue%26sort%3DRELEVANCE_DESC) seit dem Jahr 2012 mit Interessen und Vorhaben an die Bundesregierung heran?
- a) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben waren das (bitte ausführen)?
 - b) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben wurden von der Bundesregierung auf welche Art und Weise berücksichtigt (bitte ausführen)?
 - c) Wenn ja, welche Interessen und Vorhaben stehen in Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme in Deutschland (bitte ausführen)?
15. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Unterrichtung aus der Versammlung des Europarates (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) über die „visuelle Verschmutzung“ gezogen (bitte ausführen und begründen und etwaig nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?

16. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, unabhängig von der Unterrichtung aus der Versammlung des Europarates, im Hinblick auf die „visuelle Verschmutzung“, insbesondere hinsichtlich des beschleunigten Ausbaus der sogenannten erneuerbaren Energien (www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/energiewende-beschleunigen-2040310#:~:text=Bis%202030%20Wind%2D%20und%20Solarstrom,waren%20es%2046%2C2%20Prozent) (bitte ausführen und begründen und etwaig nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?
17. An welchen Forschungen und Forschungsbemühungen, die in der Unterrichtung aus der Versammlung des Europarates (s. o.) auf S. 52 unter Punkt 6 erwähnt werden, ist die Bundesregierung beteiligt, hat diese initiiert, fördert diese und hat Kenntnis darüber (bitte nach etwaigem Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr aufschlüsseln)?
18. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung eine Kulturlandschaft oder mehrere Kulturlandschaften in Deutschland, und wenn ja, durch welche Besonderheiten zeichnet bzw. zeichnen sich diese aus (bitte ausführen und begründen)?
19. Schützt die Bundesregierung eine Kulturlandschaft oder mehrere Kulturlandschaften in Deutschland (bitte ausführen und begründen)?
 - a) Wenn ja, inwiefern hinsichtlich des Ausbaus sogenannter erneuerbarer Energien (bitte begründen und etwaig nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr, für die 20. Wahlperiode, aufschlüsseln)?
 - b) Wenn ja, inwiefern unabhängig vom Ausbau sogenannter erneuerbarer Energien (bitte begründen und etwaig nach Programmtitel, Projekttitel, Haushaltskapitel, Haushaltstitel, Mitteleinsatz, Projektbeginn, Projektende, Ziel, Zweck und Haushaltsjahr, für die 20. Wahlperiode, aufschlüsseln)?

Berlin, den 27. Juni 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion