

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Verkehrspolitik der Bundesregierung – Halbzeitbilanz des Bundesministers für Digitales und Verkehr

Ende September 2023 war die Hälfte der 20. Legislaturperiode erreicht. Nach Auffassung der Fragesteller hat es das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) jedoch bisher versäumt, im Bereich der Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur dringend erforderliche Fortschritte zu erzielen. Zwar hat der Bundeskanzler Olaf Scholz bei verschiedenen Anlässen das neue Deutschlandtempo der Bundesregierung betont (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw13-de-regierungsbefragung-938344>), im Geschäftsbereich des BMDV ist hiervon nach Ansicht der Fragesteller allerdings nichts zu bemerken. Anstatt sich in der aktuellen wirtschaftlichen und geopolitischen Krise um Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu kümmern, haben die Regierungsparteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP mit ihren dauerhaften Streitigkeiten wertvolle Zeit ungenutzt verstreichen lassen (vgl. <https://www.rnd.de/politik/ampel-streit-um-verkehr-findet-sich-die-loesung-nach-der-berlin-wahl-2023-463623KEMVGZNLHZDB44IOX3D4.html>). Zur Halbzeit der 19. Legislaturperiode hatte das unionsgeführte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits mehr als doppelt so viele Gesetzesvorhaben abgeschlossen. Mit ihrer Arbeitsweise sorgt die aktuelle Bundesregierung für Verunsicherung der Bürgerinnen und Bürger, bei der Wirtschaft und bei den Landesregierungen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/politik/technologieoffenheit-fdp-gruene-fracking-atomkraft-1.5738991> und <https://www.ksta.de/politik/nrw-finanzminister-wirft-bundesregierung-verunsicherung-vor-633267>). Anstelle von Anreizen und Planungssicherheit wurden nach Ansicht der Fragesteller mit dem 9-Euro-Ticket und dem 49-Euro-Ticket umfangreiche Haushaltsmittel verausgabt, die für den Ausbau des ÖPNV-Angebots (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) in Stadt und Land dringend notwendig gewesen wären. Auch die zuletzt beschlossene Verdopplung der Lkw-Maut ist nach Meinung der Fragesteller eine nicht notwendige „massive Belastung für die Wirtschaft“ (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw42-de-regierungsbefragung-970434>). Nach Ansicht der Fragesteller müsste zunächst in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden, um die Mobilität in Deutschland nachhaltig und bedarfsgerecht zu stärken und auszubauen. Dabei dürfen die Verkehrsträger nach Auffassung der Fragesteller nicht gegeneinander ausgespielt werden. Nur so kann nach Ansicht der Fragesteller eine zukunftssichere und an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Mobilität erreicht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Gesetzesvorhaben hat die Bundesregierung aus dem Zuständigkeitsbereich des BMDV in der 20. Legislaturperiode bisher in die parlamentarischen Beratungen eingebracht, und wie viele dieser Vorhaben wurden bisher abgeschlossen?
2. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Schiene aus dem Einzelplan 12 jeweils in den Jahren von 2022 bis 2024 (bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?
3. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Straße aus dem Einzelplan 12 jeweils in den Jahren von 2022 bis 2024 (bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?
4. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Wasserstraße aus dem Einzelplan 12 jeweils in den Jahren von 2022 bis 2024 (bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?
5. Wie begründet die Bundesregierung, dass höhere Ausgaben für den Verkehrsträger Schiene als für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße vorgesehen sind?
6. Was plant das BMDV zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen an in den nächsten zwei Jahren umsetzbaren Maßnahmen?
7. Wann wird das BMDV in dieser Legislaturperiode den Deutschen Bundestag mit den Plänen zu einer gemeinwohlorientierten Zusammenlegung von DB Netz und DB Station&Service befassen?
8. Wird die von der Bundesregierung geplante „Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG“ am 1. Januar 2024 an den Start gehen, wie dies vom BMDV angekündigt wurde (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressesart_zentrales_uebersicht/DB-Aufsichtsrat-bringt-gemeinwohlorientierte-Infrastrukturgesellschaft-DB-InfraGO-AG-auf-den-Weg-11872708)?
9. Welche finanziellen Mittel sieht das BMDV für die nächsten Haushaltsjahre vor, um die Länder bei den Mehrkosten, die ihnen im Zusammenhang mit dem 49-Euro-Ticket entstehen, zu unterstützen?
10. Wie soll eine bessere Finanzierung der Lärmsanierungsprogramme für Schienenwege sichergestellt werden?
 - a) Was hat die Bundesregierung hierzu bisher in dieser Legislaturperiode veranlasst?
 - b) Wann wird die Bundesregierung ein Konzept mit konkreten Maßnahmen und einen Zeitplan vorlegen?
11. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Masterplan Schienenverkehr weiterzuentwickeln (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile)?
 - a) Was hat die Bundesregierung bisher in dieser Legislaturperiode veranlasst?
 - b) Welche Schritte sind zu welchem Zeitpunkt in dieser Legislaturperiode konkret geplant?

12. Wie ist die aktuelle Entwicklung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr?
 - a) Wie beabsichtigt die Bundesregierung, diesen Anteil in der verbleibenden Zeit der 20. Legislaturperiode zu steigern?
 - b) Welche Steigerungsraten in den Jahren 2023, 2024 und 2025 sind nach Ansicht der Bundesregierung realistisch?
13. Wie ist die aktuelle Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr?
 - a) Wie entwickelt sich die aktuelle Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr in den Jahren 2021, 2022 und 2023 (bitte nach Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr unterteilen)?
 - b) Wie sollen die Fahrgastzahlen nach Auffassung der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden?
 - c) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Erreichung dieses Ziels der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 konkret geplant und bisher angestoßen?
14. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, das Angebot an Nachtzugverbindungen in den nächsten zwei Jahren zu verbessern?
15. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Nachtzugverkehr als eigenwirtschaftlicher Verkehr auf Dauer bestehen und weiter wachsen wird, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
16. Was hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode zur Verbesserung des Marktzugangs digitaler Vertriebsplattformen im deutschen Schienennetz getan?
17. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für einen verbesserten Zugang digitaler Vertriebsplattformen bis zum Ende der 20. Legislaturperiode?
18. Wie lautet der aktuelle Verfahrensstand bei der Elektrifizierung des Schienennetzes (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 14: „Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren“)?
 - a) Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Elektrifizierung des Schienennetzes konkret noch in dieser Legislaturperiode zu fördern?
 - b) Welches konkrete Konzept hat das BMDV, um das Ziel, 75 Prozent in sieben Jahren zu elektrifizieren, zu erreichen?
 - c) Wie viele Kilometer an bestehender Schieneninfrastruktur werden in den Jahren von 2023 bis 2025 neu elektrifiziert in Betrieb genommen (bitte einzeln auflisten)?
19. Wie ist der Verfahrensstand bei den Bahnhofsprogrammen des BMDV (vgl. <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubaue-ausbau-erhalt/bahnhofskonzeptplus.html>)?
 - a) Wie sollen Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Sicherheit an Bahnhöfen nach Vorstellung der Bundesregierung bis 2025 spürbar gestärkt werden?
 - b) Welche Bahnhofsprogramme wurden bisher gebündelt, und welche Bündelungen sind wie und bis wann geplant?

20. Wie ist der Verfahrensstand bei der Reaktivierung von Schienenstrecken?
 - a) Wie viele Schienenstrecken wurden in der 20. Legislaturperiode bisher reaktiviert?
 - b) Welche Schienenstrecken mit welcher Länge wurden in der 20. Legislaturperiode reaktiviert?
 - c) Wie wurde die Reaktivierung finanziert?
 - d) Welches Ziel hatte die Reaktivierung in den Einzelfällen ganz konkret, und wurde dieses Ziel erreicht?
21. Wie definiert die Bundesregierung die Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume?
 - a) Was wurde in der 20. Legislaturperiode bisher erreicht?
 - b) Was plant die Bundesregierung weiterhin in der verbleibenden Zeit der 20. Legislaturperiode?
22. Was hat die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode zur Förderung des Carsharings veranlasst, und wie soll Carsharing konkret unterstützt werden (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
23. Wann, und wie beabsichtigt die Bundesregierung, das Carsharing in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einzubeziehen?
24. Anhand welcher Parameter wird die in dem jeweiligen § 4 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) vorgeschriebene Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgenommen?
 - a) Haben sich die Parameter seit Beginn der Bedarfsplanüberprüfung verändert, und wenn ja, wie?
 - b) Werden sich die Parameter dahin gehend verändern, dass die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes stärkeres Gewicht bekommen?
 - c) Welche Aspekte sind im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung besonders wichtig?
 - d) Wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein und sodann die im Koalitionsvertrag beschlossene Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beginnen?
25. Wann legt die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen überarbeiteten Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) vor, und welches weitere Vorgehen zum Investitionsrahmenplan plant die Bundesregierung nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung (vgl. [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Der%20neue%20Investitionsrahmenplan%20\(IRP\)%20zeigt,desfernstra%C3%9Fen%20und%204%2C3%20Mrd.\)](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Der%20neue%20Investitionsrahmenplan%20(IRP)%20zeigt,desfernstra%C3%9Fen%20und%204%2C3%20Mrd.)))?
26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass der Verkehrsträger Straße auch zukünftig der Verkehrsträger mit der mit Abstand größten Verkehrsleistung bleiben wird, und wenn ja, welche Folgen ergeben sich daraus für den Erhalt, den Ausbau und den Neubau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, und wenn nein, warum nicht?

27. Umfasst die Sicherstellung einer leistungsstarken und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur nach Ansicht der Bundesregierung auch den Neubau von Bundesfernstraßen?
28. Welche Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen werden voraussichtlich 2024 und 2025 einem Ersatzneubau oder einer Modernisierung unterzogen (bitte alle Einzelmaßnahmen tabellarisch auflisten), und wie hoch werden die Kosten für diese Maßnahmen voraussichtlich ausfallen?
29. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Beratungen im Rahmen des Infrastrukturdialoges (vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Infrastrukturdialog/infrastrukturdialog.html>)?
30. Welches übergeordnete Ziel hat die Erstellung eines Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) 2040 nach Ansicht der Bundesregierung (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38)?
 - a) Welche Prioritäten sollen im BVMP 2040 wie gesetzt werden?
 - b) Wie sieht der Zeitplan für die Erstellung eines BVMP 2040 aus?
 - c) Wie sieht das Verfahren dazu aus?
 - d) Welche Institutionen und Interessenvertreter sollen beteiligt werden?
31. Welche Vorhaben zur Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten über den vom Bundeskabinett verabschiedeten Gesetzentwurf zur Genehmigungsbeschleunigung im Verkehrsbereich hinaus plant die Bundesregierung für 2023 sowie für 2024?
32. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in der laufenden Wahlperiode bislang umgesetzt, um Verkehrsinfrastrukturprojekte schneller zu planen, zu genehmigen und zu bauen?
33. Wie hat sich nach Ansicht der Bundesregierung die Verfahrenszeit aufgrund der ergriffenen Maßnahmen in der laufenden Wahlperiode verbessert bei
 - a) der Planung,
 - b) der Genehmigung sowie
 - c) dem Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten?
34. Wie werden die Ergebnisse der vom BMDV in Auftrag gegebenen „Verkehrsprognose 2040 – Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040“ im Bundeshaushalt 2024 abgebildet?
35. Wie sollen die Investitionen im Verkehrsbereich „langfristig abgesichert“ werden (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38)?
36. Wie hoch wird der Anteil an Erhaltungsmitteln im Jahr 2024 bzw. im Jahr 2025 jeweils im Vergleich zum Jahr 2023 liegen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38)?
37. In welchem Umfang haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Infrastrukturprojekte in den letzten zwei Jahren durchschnittlich verteuert (bitte getrennt nach Straße, Schiene und Wasser angeben)?
38. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte auch in Zeiten steigender Baustoff-, Rohstoff- und Personalpreise zügig umgesetzt werden können?

39. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bis jetzt unternommen, um sichere Lkw-Stellflächen an und um Autobahnen auszubauen und telematisch zu optimieren (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40; bitte konkrete Maßnahmen mit Zeitplan einzeln aufschlüsseln)?
40. Wann ist mit einer Erstellung des im Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigten Luftverkehrskonzeptes 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland zu rechnen?
 - a) Welche konkreten Schritte wurden hierfür bereits erzielt?
 - b) Welche Institutionen und Interessenvertreter wurden beteiligt?
41. Welche Fördersummen wurden in welche Schienenbauprojekte zur Anbindung an Flughafen-Drehkreuze investiert (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?
42. Wie konkret hat sich die Bundesregierung bisher für eine Einführung einer europaweiten Luftverkehrsabgabe, wie sie in Deutschland seit 2011 als Luftverkehrsteuer erhoben wird, eingesetzt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?
43. Wie viele Mittel aus den Einnahmen der Luftverkehrsteuer sind bisher für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr geflossen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?
 - a) Wie hat sich die Produktion dieser Kraftstoffe in den Jahren 2022 und 2023 entwickelt?
 - b) Wie viel Prozent des Bedarfs lassen sich dadurch in Deutschland abdecken?
44. Inwiefern hat die Bundesregierung bisher die Erforschung und den Markthochlauf von synthetischen Kraftstoffen, die klimaneutrales Fliegen ermöglichen, unterstützt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?
45. Inwiefern hat die Bundesregierung bisher den Luftfahrtproduktionsstandort Deutschland gestärkt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?
46. Wann ist mit der Entwicklung der Raumfahrtstrategie zu rechnen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 22)?
47. Welche konkreten Vorhaben aus dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) hat die Bundesregierung umgesetzt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 41)?
48. Welche konkreten Vorhaben aus dem NRVP wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode noch umsetzen?

49. Was genau meint die Bundesregierung mit dem im Koalitionsvertrag angekündigten Vorhaben, den NRVP „fortzuschreiben“, und welche konkreten Maßnahmen hat sie hierzu bereits eingeleitet (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 41)?
50. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bereits angestoßen?
51. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bereits abgeschlossen?
52. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege wird die Bundesregierung bis Ende der Legislaturperiode noch anstoßen bzw. abschließen?
53. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur in dieser Legislaturperiode bereits eingeleitet bzw. umgesetzt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 41)?
54. Welche Maßnahmen gibt es zur Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur, und welche davon sind eine Fortführung der in den vergangenen Wahlperioden aufgesetzten Förderinstrumente?
55. Inwiefern hat die Bundesregierung die Förderung alternativer Antriebe für Busse im Personenverkehr verlängert, und wurden die dafür eingesetzten Mittel der Inflation angepasst (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
56. Was meint die Bundesregierung mit dem Vorhaben, diese Förderung „mittelstandsfreundlicher auszugestalten“, und hat sie hier schon entsprechende Anpassungen im Aufgabenbereich des BMDV vorgenommen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
57. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung angestoßen bzw. umgesetzt, um dem Fachkräftemangel im Güterkraftverkehrsbereich entgegenzuwirken (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
58. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung angestoßen bzw. umgesetzt, um die Kontrollbehörden im Güterverkehr zu stärken (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
59. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung angestoßen bzw. umgesetzt, um bessere Sozialstandards und Arbeitsbedingungen im Güterverkehr durchzusetzen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?
60. Welche Maßnahmen plant das BMDV bis zum Ende der Legislaturperiode, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu erhöhen?
 - a) Wie stellt das BMDV sicher, dass ausreichende Kapazitäten und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um das ausgewiesene Ziel bis 2030 noch zu erreichen?
 - b) Welcher rechtlichen Anpassungen bedarf es, um dieses Ziel zu erreichen?

61. Welche Forschungsprojekte erachtet das BMDV als besonders wichtig für die Mobilität der Zukunft (bitte inhaltlich und anhand der jeweils federführenden Forschungsinstitutionen auflisten)?
62. Welche Forschungsprojekte im Bereich der Mobilität werden durch das BMDV noch im Jahr 2023 ausgeschrieben, und wie hoch sind die dafür jeweils veranschlagten Mittel?
63. Welche Schlüsse zieht das BMDV aus der aktuellen Situation des Führerscheinmarktes und der Fahrerlaubnisprüfungen in Deutschland und der jeweiligen Stellung von TÜV und DEKRA?
 - a) Welchen Vergleich zieht das BMDV zwischen der Öffnung der Hauptuntersuchung vor über 30 Jahren und der geplanten Liberalisierung des Führerscheinmarktes?
 - b) Gibt es seitens des BMDV einen aktiven Austausch mit den Ländern zu diesem Vorhaben?
 - c) Wie wird sich die Nachfrage nach Führerscheinen in Deutschland in den kommenden Jahren bis 2030 entwickeln (bitte nach Ländern und pro Jahr aufteilen)?
64. Welchen Zeitraum sieht die Bundesregierung für die Umsetzung des im Koalitionsvertrag vorgesehenen Ziels, das „Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) auf[zu]heben“ (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 49, vor)?
 - a) Welche Strukturen und Kompetenzen müssen nach aktuellem Kenntnisstand der Bundesregierung dafür bei der DEGES und der Autobahn GmbH geschaffen werden?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Stand der Restrukturierung der Autobahn GmbH und die mögliche Verschmelzung mit der DEGES seit Januar 2022?
 - c) Welches Verbesserungspotenzial sieht die Bundesregierung darin, die Autobahn GmbH und die DEGES zusammenzulegen?
65. Was plant die Bundesregierung bezüglich der Nutzung von Mobilitätsdaten, und welche Ziele sollen in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt werden?
66. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Einführung des CO₂-Zuschlages eine Doppelbelastung zu verhindern (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 38)?
67. Was plant die Bundesregierung, um das Verbrenner-Aus in Brüssel auch nach dem Weggang des EU-Kommissars Frans Timmermanns noch zu verhindern?
 - a) Welche gesetzlichen Regelungen sind nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, realistisch und vor der Europawahl im Jahr 2024 umsetzbar?
 - b) Was plant die Bundesregierung, um klimaneutrale Kraftstoffe, wie z. B. HVO 100, möglichst bald zuzulassen?
68. Welche Förderprogramme hat das BMDV in dieser Legislaturperiode bereits umgesetzt und abgeschlossen?

69. Welche Förderprogramme plant das BMDV in der laufenden Legislaturperiode zur Umstellung auf klimaneutrale Antriebe und klimaneutrale Kraftstoffe und Antriebe für
- a) Lkw,
 - b) Pkw,
 - c) Schienenfahrzeuge,
 - d) Busse,
 - e) Schiffe und
 - f) Luftfahrzeuge?
70. Was plant die Bundesregierung zur Förderung und Ermöglichung des Hochlaufs von Produktion und Verkauf von E-Fuels in Deutschland?
71. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, wenn einseitig nur auf Elektromobilität gesetzt wird und dabei die Potenziale der Bestandsflotte völlig außer Acht gelassen werden?
72. Wie will die Bundesregierung den öffentlichen Personennahverkehr bis zum Ende der 20. Legislaturperiode stärken und ausbauen, und bis wann ist mit konkreten Ergebnissen zu rechnen?

Berlin, den 1. November 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

