

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 20/9171 –

Verkehrspolitik der Bundesregierung – Halbzeitbilanz des Bundesministers für Digitales und Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Gesetzgebungsvorhaben 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 Frage-

steller eine zukunftssichere und an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtete Mobilität erreicht werden.

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?

Aus dem Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurden mit Stand vom 10. November 2023 in der 20. Legislaturperiode bisher insgesamt 18 Gesetzesvorhaben in die parlamentarischen Beratungen eingebracht, davon wurden 14 Vorhaben abgeschlossen.

	Vorhabenbezeichnung	Status
1	Siebtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes	BGBl. 2022 I Nummer 18 vom 31. Mai 2022
2	Zehntes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes	BGBl. 2022 I Nummer 20 vom 22. Juni 2022
3	Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes	BGBl. 2022 I Nummer 49 vom 13. Dezember 2022
4	Achtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes	BGBl. 2022 I Nummer 51 vom 20. Dezember 2022
5	Gesetz zu der Änderungsvereinbarung vom 8. August 2019 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China zum Abkommen vom 5. Mai 1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Hongkong über den Fluglinienverkehr	BGBl. 2023 II Nummer 48 vom 14. Februar 2023
6	Gesetz zur Anpassung von Gesetzen und Verordnungen an die neue Behördenbezeichnung des Bundesamtes für Güterverkehr	BGBl. 2023 I Nummer 56 vom 8. März 2023
7	Zweites Gesetz zur Änderung schifffahrtsrechtlicher Vorschriften	BGBl. 2023 II Nummer 73 vom 20. März 2023
8	Neuntes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes	BGBl. I Nummer 107 vom 24. April 2023
9	Gesetz zur Änderung des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation	BGBl. 2023 I Nummer 163 vom 22. Juni 2023
10	Gesetz zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an die Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr	BGBl. 2023 I Nummer 205 vom 2. August 2023
11	Gesetz zu dem Übereinkommen vom 27. Januar 2021 über die Internationale Organisation für Navigationshilfen in der Schifffahrt	BGBl. 2023 II Nummer 210 vom 3. August 2023
12	Gesetz zur Änderung des Verkehrsstatistikgesetzes und des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sowie des Gesetzes zur Überarbeitung des Sanktionenrechts – Ersatzfreiheitsstrafe, Strafzumessung, Auflagen und Weisungen sowie Unterbringung in einer Entziehungsanstalt	BGBl. 2023 I Nummer 218 vom 18. August 2023
13	Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Februar 2020 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Angola über den Luftverkehr	BGBl. 2023. II Nummer 308 vom 26. Oktober 2023
14	Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften	Parlamentarisches Verfahren abgeschlossen

	Vorhabenbezeichnung	Status
15	Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes	Parlamentarisches Verfahren
16	Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes	Parlamentarisches Verfahren
17	Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes	Parlamentarisches Verfahren
18	Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes	Parlamentarisches Verfahren

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)?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Die Angaben zu den konsumtiven und investiven Ausgaben im Einzelplan 12 sowie zu den einzelnen Verkehrsträgern im Jahr 2022 stehen öffentlich zur Verfügung und können der Haushaltsrechnung 2022 entnommen werden. Die entsprechenden Angaben zu den Soll-Ausgaben im laufenden Haushaltsjahr 2023 stehen öffentlich zur Verfügung und können dem Haushaltsplan 2023 entnommen werden. Zu den konsumtiven und investiven Ausgaben im kommenden Haushaltsjahr 2024 können vor Abschluss der parlamentarischen Beratungen keine Angaben gemacht werden.

5. Wie begründet die Bundesregierung, dass höhere Ausgaben für den Verkehrsträger Schiene als für die Verkehrsträger Straße und Wasserstraße vorgesehen sind?

Entsprechend des Modernisierungspakets für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 will die Bundesregierung in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitstellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Priorität hat dabei die Steigerung der Kapazitäten des Kernnetzes.

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?

Mit dem Finanzierungshochlauf Schiene, den geplanten Hochleistungskorridoren, der vorangetriebenen Sanierung von Bahnhöfen und der fortschreitenden Digitalisierung der Schiene schafft der Bund notwendige Voraussetzungen für eine weitere Stärkung des Schienenverkehrs.

Aktuell fördert das BMDV im Schienenpersonenfernverkehr die Trassenpreise im Zeitraum 1. Oktober 2023 bis 30. November 2025.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs (SGV) soll gestärkt werden. Es ist ferner geplant, eine Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr einzuführen. Zudem fördert die Bundesregierung Pilotprojekte im Rahmen der europaweiten Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) als Schlüsseltechnologie zur Kapazitätssteigerung des Schienengüterverkehrs sowie zur Digitalisierung des gesamten Verkehrssektors.

Mit der geplanten gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG wird der Bund mehr Verantwortung bei der Bereitstellung der Schieneninfrastruktur übernehmen. Zudem wurde im BMDV eine Organisationseinheit Steuerung DB InfraGO eingerichtet, mit der neben dem Aufbau der neuen Infrastrukturgesellschaft auch die Ertüchtigung der Infrastruktur und die aktive Beteiligungsführung vorangebracht werden. Darüber hinaus wird eine Eigentümerstrategie erarbeitet, um die DB AG an wichtigen Bundesinteressen auszurichten.

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/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Aufsichtsrat-bringt-gemeinwohlorientierte-Infrastrukturgesellschaft-DB-InfraGO-AG-auf-den-Weg-11872708)?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Beabsichtigt ist, dass die Verschmelzung der DB Station & Service AG auf die DB Netz AG hin zur gemeinwohlorientierten DB InfraGO AG zum 1. Januar 2024 abgeschlossen ist. Damit setzt die Bundesregierung die Festlegung aus dem Koalitionsvertrag um, dass die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten innerhalb des integrierten Konzerns im 100 prozentigen Eigentum der DB AG erfolgen soll.

Für die gesellschaftsrechtliche Verschmelzung ist keine Gesetzesänderung erforderlich.

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?

Der Bund stellt den Ländern in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Mrd. Euro für den Ausgleich finanzieller Nachteile zur Einführung des Deutschlandtickets zur Verfügung.

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?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung des freiwilligen Programms zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes wird im Rahmen des durch den Haushaltsgesetzgeber mit dem jährlichen Haushaltsgesetzes sichergestellt. Die jährlichen Beträge werden bedarfsgerecht ermittelt und angemeldet. Die einzelnen Maßnahmen sind im Gesamtkonzept der Lärmsanierung hinterlegt und können grundsätzlich finanziert werden.

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?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr wird im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene mit der Branche diskutiert. Dies schließt auch Fragen zu einer Weiterentwicklung des Masterplans ein. Unter dem Vorsitz des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr und Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer tagt der Lenkungskreis des Zukunftsbündnis Schiene als zentrales Gremium in der Regel zweimal pro Jahr.

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?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist der Anteil des Schienengüterverkehrs (SGV) am Gesamtgüterverkehr im Jahr 2021 gestiegen (von 18,8 Prozent im Jahr 2020 auf 19,6 Prozent im Jahr 2021). Die vorläufigen Zahlen für das Jahr 2022 bestätigen den Wachstumstrend (19,9 Prozent).

Die in den Jahren 2023 bis 2025 zu erwartende Entwicklung des Güterverkehrs kann der halbjährlich vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) veröffentlichten „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ (https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Verkehrswirtschaft/Verkehrsprognose/verkehrsprognose_node.html) entnommen werden.

Um den Anteil des SGV am Gesamtgüterverkehr weiter zu steigern, sind Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und des Netzzugangs, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und

Modernisierung durch Innovationen entscheidend. In allen Bereichen unterstützt die Bundesregierung.

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?

Die Fragen 13 bis 13c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes hat sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr wie folgt entwickelt.

Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr			
(in Mrd. Personenkilometern)			
	2021	2022	2023
	Jahr	Jahr	1. HJ
Nahverkehr	31,9	51,8	25,3
Fernverkehr	25,7	43,4	22,6

Im Rahmen der Beschleunigungskommission Schiene wurden gemeinsam mit der Bahnbranche und dem Bausektor über 70 Handlungsempfehlungen entwickelt, von denen über 80 Prozent bereits in Umsetzung sind oder deren Umsetzung vorbereitet wird. Gemeinsam mit dem Finanzierungshochlauf Schiene, den Hochleistungskorridoren, der Sanierung von Bahnhöfen und weiteren Maßnahmen hat der Bund die notwendigen Voraussetzungen für ein weiteres Wachstum des Schienenpersonenverkehrs und der Fahrgastzahlen bis 2030 auf den Weg gebracht.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem TransEuropExpress 2.0-Konzept hat die Bundesregierung der Bahnbranche wesentliche Impulse für die Gestaltung nachfragegerechter Angebote auch im Nachtzugverkehr gegeben. Dazu gilt es, noch bestehende Marktzu- und Wettbewerbshindernisse abzubauen. Vor diesem Hintergrund hat das BMDV 2023 eine Studie zum Nachtzugverkehr in Auftrag gegeben, die auch die möglichen wirtschaftlichen Entwicklungen untersuchen wird. Daneben engagiert sich die Bundesregierung hierzu auf europäischer Ebene u. a. im Rahmen der Internationalen Plattform für den Schienenpersonenverkehr.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Datenzugang und diesen fördernde Wettbewerbsbedingungen beim Vertrieb digital vermittelter Mobilitätsdienstleistungen sind im Eisenbahnbereich und verkehrsträgerübergreifend essentiell.

Mit dem geplanten Mobilitätsdatengesetz werden die Voraussetzungen für die Bereitstellung und den Zugang zu einer breiten und hochwertigen Datenbasis, die als offene Daten für potentielle Nutzer bereitgestellt werden, geschaffen. Diese Daten können dann auch von digitalen Vertriebsplattformen genutzt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 65 verwiesen.

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)?

Die Fragen 18 bis 18c werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem 2021 veröffentlichten Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes wurde eine umfassende Strategie zur Elektrifizierung des Eisenbahnbetriebs vorgelegt. Dieses umfasst vier Säulen, nämlich Elektrifizierungsmaßnahmen über

1. Bedarfsplan Schiene,
2. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
3. ergänzende Programme zur Elektrifizierung im Schienengüterverkehr und im Rahmen der Strukturstärkung,
4. Förderung alternativer Fahrzeugantriebe.

Mit diesem Gesamtprogramm sollen innovative Antriebstechnologien unterstützt und bis 2030 eine Elektrifizierung von 75 Prozent des Schienennetzes erreicht werden.

Nach Angaben der DB AG werden zwischen 2023 und 2025 rund 29 km der Strecke Remagen – Ahrbrück neu elektrifiziert. Darüber hinaus ist derzeit geplant, dass eine größere Anzahl von bereits elektrifizierten Strecken in diesem Zeitraum mit zusätzlichen Gleisen ausgebaut werden, beispielsweise die Weddeler Schleife Braunschweig-Wolfsburg, die S6 Frankfurt — M-Bad Vilbel, das VDE 8 Fürth — Bamberg, die Gäubahn Horb — Neckarhausen, der RRX Köln

— Düsseldorf. Zudem werden die Planungen und Bauarbeiten für die Elektrifizierungen in den Folgejahren weiter vorangetrieben.

19. Wie ist der Verfahrensstand bei den Bahnhofsprogrammen des BMDV (vgl. <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubau-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?

Die Fragen 19 bis 19b werden gemeinsam beantwortet.

Das Bahnhofs-konzeptPlus des BMDV umfasst die Investitionsschwerpunkte:

1. Umsetzung vom Planungsvorrat Barrierefreiheit;
2. Beschleunigung zur Herstellung der Barrierefreiheit;
3. Attraktivitätssteigerung;
4. Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe;
5. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III.

Die Maßnahmen der Investitionsschwerpunkte 1, 2 und 5 befinden sich in der Umsetzung.

Nach den gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen können im Investitionsschwerpunkt 3 lediglich Aufwandsmaßnahmen umgesetzt werden, die in einem direkten zeitlichen, räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit Investitionsmaßnahmen im Empfangsgebäude stehen und dem Zugang zum Schienenweg dienen.

Der Investitionsschwerpunkt 4 wurde in den Jahren 2020 bis 2022 mit Maßnahmen zur kurzfristigen Attraktivitätssteigerung an über 1 000 Verkehrsstationen umgesetzt.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Infrastruktursparte der DB AG zu einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft werden derzeit gemeinsam mit der DB Station&Service AG die Rahmenbedingungen und Inhalte für eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und zeitgemäße Ausstattung und Nutzung von Bahnhöfen geprüft (Zukunftsbahnhöfe). Erste Umsetzungsschritte sollen möglichst noch 2024 vereinbart werden.

Mit dem Entlastungspaket III wurden für die Jahre 2023 bis 2025 weitere Mittel zur Umsetzung von Maßnahmen zur Bahnsteig-Aufhöhung und der beschleunigten Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Attraktivitätssteigerung zur Verfügung gestellt.

20. Wie ist der Verfahrensstand bei der Reaktivierung von Schienenstrecken?
- Wie viele Schienenstrecken wurden in der 20. Legislaturperiode bisher reaktiviert?
 - Welche Schienenstrecken mit welcher Länge wurden in der 20. Legislaturperiode reaktiviert?
 - Wie wurde die Reaktivierung finanziert?
 - Welches Ziel hatte die Reaktivierung in den Einzelfällen ganz konkret, und wurde dieses Ziel erreicht?

Die Fragen 20 bis 20d werden gemeinsam beantwortet.

Die DB AG geht vor dem Hintergrund des Ergebnisses ihrer Taskforce zur Bestandsaufnahme gemeinsam mit Ländern und Aufgabenträgern zunächst die Reaktivierung von 20 Schienenstrecken an. Einige Projekte sind im Bau, andere befinden sich noch in der Planungsphase.

In der 20. Legislaturperiode wurde bislang eine Schienenstrecke der Deutschen Bahn reaktiviert. Dabei handelt es sich um die Strecke mit der VzG-Streckennummer (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) 6115 in Brandenburg im Streckenabschnitt Abzw. Lienewitz — Abzw. Beelitz (ca. 1 km Länge). Damit konnte die Direktverbindung (Jüterbog —) Beelitz Stadt — Potsdam wiederhergestellt und die Qualität des Nahverkehrsangebots durch Verkürzung der Reisezeit erhöht werden.

Die Reaktivierung wurde aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung finanziert.

21. Wie definiert die Bundesregierung die Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume?
- Was wurde in der 20. Legislaturperiode bisher erreicht?
 - Was plant die Bundesregierung weiterhin in der verbleibenden Zeit der 20. Legislaturperiode?

Die Fragen 21 bis 21b werden gemeinsam beantwortet.

Leistungsfähige Verkehrswege und differenzierte nachhaltige Mobilitätsangebote sind wesentliche Voraussetzung für die Erreichbarkeit von urbanen und ländlichen Räumen.

Auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 setzt die Bundesregierung entsprechende Infrastrukturprojekte um.

Zudem unterstützt die Bundesregierung Länder und Kommunen bei der Bereitstellung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Für die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellt sie finanzielle Mittel in Milliardenhöhe zur Verfügung. Darüber hinaus fördert sie den Ausbau des Radverkehrs.

Für viele Menschen ist das landesweit gültige, digitale Deutschlandticket eine attraktive Alternative oder Ergänzung zum eigenen Auto. Das BMDV fördert zudem im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr die Entwicklung bundesweiter Mindeststandards der ÖPNV-Erreichbarkeit. Die Ergebnisse dieses Projekts werden voraussichtlich Mitte 2024 vorliegen und sollen in den Prozess des Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV einfließen.

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)?

Das BMDV fördert innerhalb des Forschungsprogramms Stadtverkehr ein Projekt zur unternehmensübergreifenden Integration von Sharing- bzw. Mikromobilitätsangeboten in Auskunft- und Buchungsplattformen mit Zahlungsfunktionen. Gegenstand ist insbesondere die Entwicklung von standardisierten Schnittstellen für den Datenaustausch einschließlich deren Erprobung und Pilotierung.

23. Wann, und wie beabsichtigt die Bundesregierung, das Carsharing in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einzubeziehen?

Die neue Strategie zum autonomen Fahren ist in der konzeptionellen Entwicklung.

24. Anhand welcher Parameter wird die in dem jeweiligen § 4 des Bundes-schieneausbaugesetzes (BSWAG), des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) vorgeschriebene Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgenommen?
- Haben sich die Parameter seit Beginn der Bedarfsplanüberprüfung verändert, und wenn ja, wie?
 - Werden sich die Parameter dahin gehend verändern, dass die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes stärkeres Gewicht bekommen?
 - Welche Aspekte sind im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung besonders wichtig?
 - Wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein und sodann die im Koalitionsvertrag beschlossene Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beginnen?

Die Fragen 24 bis 24d werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/3334 verwiesen. Das BMDV plant, den Bericht über die Bedarfsplanüberprüfung im Sommer 2024 an den Deutschen Bundestag zu übermitteln.

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.))?

Die Bundesregierung plant, dem Deutschen Bundestag einen Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Betrachtungszeitraum 2025 bis 2029 auf Grundlage der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung vorzulegen.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden gemeinsam beantwortet.

Der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose 2021 bis 2022“ zufolge wird die Straße der Verkehrsträger mit der weitaus größten Verkehrsleistung bleiben, wenngleich auch für die Schiene starke Zuwächse erwartet werden. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Netze aller Verkehrsträger hat vor diesem Hintergrund für die Bundesregierung oberste Priorität. Gleichzeitig legt u. a. der mit der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose 2021 bis 2022“ prognostizierte Anstieg insbesondere des Güterverkehrs bis 2051 auch einen Aus- und Neubaubedarf bei allen Verkehrsträgern nahe. Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2011 – 2022“ ist dabei eine Vorausschau unter vielen möglichen auf einen langfristigen Zeithorizont, die auf Basis bestimmter Prämissen und Annahmen zustande gekommen ist. Grundsätzlich sind bei der Investitionsplanung überdies insbesondere die rechtlichen Vorgaben sowie die finanziellen Rahmenbedingungen zu beachten.

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?

Die Autobahn GmbH des Bundes treibt die Modernisierung des Brückenbestandes im Autobahnnetz voran. Der Modernisierungsbedarf bei den Bundesstraßen ist Gegenstand einer aktuellen Abfrage bei den Auftragsverwaltungen.

Einzelne Baumaßnahmen können erst nach der Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2024 benannt werden.

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>)?

Schlussfolgerungen aus den bisherigen Beratungen wären aufgrund des Verfahrensstandes verfrüht.

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)?
- Welche Prioritäten sollen im BVMP 2040 wie gesetzt werden?
 - Wie sieht der Zeitplan für die Erstellung eines BVMP 2040 aus?
 - Wie sieht das Verfahren dazu aus?
 - Welche Institutionen und Interessenvertreter sollen beteiligt werden?

Die Fragen 30 bis 30d werden gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick auf die erstmalige Aufstellung eines Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans (BVMP) 2040 besteht angesichts der hohen Komplexität noch Klärungsbedarf sowohl zu inhaltlichen, methodischen und verfahrenstechnischen Fragen als auch im Hinblick auf die damit verbundenen Daten- und Informationsanforderungen. Die noch laufende Bedarfsplanüberprüfung, der Infrastrukturalog des BMDV und die fortlaufende Weiterentwicklung von Verfahren und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung werden Hinweise für die Konzeption des BVMP 2040 geben. Die Konzeption des BVMP 2040 soll noch in dieser Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung der Konzeption und die Erarbeitung des BVMP 2040 werden in der nächsten Legislaturperiode erfolgen.

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?

Bund und Länder haben am 6. November 2023 den Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung beschlossen. Dieser sieht eine Vielzahl von Maßnahmen zur deutlichen Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren u. a. im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vor. Die dazu erforderlichen Gesetzesänderungen sollen zügig umgesetzt werden. Teilweise ist auch die Umsetzung durch untergesetzliche Maßnahmen geplant. Beispielsweise sollen die Verfahrensabläufe zur Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten als fortwährender Prozess weiterentwickelt und verbessert werden.

Zur Beschleunigung der Digitalisierung und Elektrifizierung im Eisenbahnnetz erarbeitet das BMDV derzeit den Entwurf eines Moderne Schiene Gesetzes.

Des Weiteren hat die Bundesregierung am 3. Mai 2023 ein Eckpunktepapier mit dem Ziel verabschiedet, die artenschutzrechtliche Prüfung in Bezug auf ausgewählte und im Schienenbereich besonders relevante Arten fachgerecht zu standardisieren, um auf diese Weise Verfahren zu vereinfachen, ohne den Schutzzumfang der betroffenen Arten abzusenken. Es ist beabsichtigt, zeitnah die Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass normkonkretisierender Verwaltungsvorschriften im Bundesnaturschutzgesetz zu schaffen. Diese sollen bis Ende 2024 erlassen werden, um die Standards rechtlich abzusichern.

Im Bereich Straße werden entsprechende Standardisierungen bei der artenschutzrechtlichen Prüfung insbesondere für den Ersatzneubau von Brückenbauwerken erwogen. Darüber hinaus werden bei Projekten der Bundeswasserstraßen für den gesamten Planungs- und Bauprozess Optimierungsmöglichkeiten betrachtet, um das Zusammenwirken von Bauherren, Planern und Bauunternehmen mit dem Ziel einer effizienten Projektabwicklung zu verbessern.

32. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in der laufenden Wahlperiode bislang umgesetzt, um Verkehrsinfrastrukturprojekte schneller zu planen, zu genehmigen und zu bauen?

Die Bundesregierung hat in der laufenden Wahlperiode bereits zahlreiche Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung auf den Weg gebracht. Mit dem Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes im Verkehrsbereich, das am 20. Oktober 2023 vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde und dem der Bundesrat am 24. November 2023 zugestimmt hat, werden ambitionierte Regelungen umgesetzt, um Planungs- und Genehmigungsverfahren verkehrsträgerübergreifend zu vereinfachen, zu straffen und zu digitalisieren.

Die 70 Handlungsempfehlungen aus dem Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene vom 13. Dezember 2022 sind größtenteils bereits umgesetzt; einzelne Aspekte sind noch in Prüfung.

Mit der Prüfung und Realisierung der Empfehlungen des Abschlussberichts der Beschleunigungskommission Engpassbeseitigung Mittelrhein vom 19. September 2023 wurde begonnen. Unter anderem wurde eine breit angelegte Stellenoffensive zur Verstärkung des Projektteams gestartet.

Seit Anfang 2023 können Anträge für baurechtliche Genehmigungsverfahren bei Verkehrs- und Offshore-Vorhaben über das Antrags- und Beteiligungsportal unter <https://beteiligung.bund.de> online gestellt werden. Die nächste Entwicklungsstufe ist für das 2. Quartal 2024 geplant, mit der auch die Beteiligung von Einwendern, Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und Trägern öffentlicher Belange online stattfinden kann.

Des Weiteren treibt die Bundesregierung die Nutzung von Building Information Modeling (BIM) voran und hat unter anderem am 11. Oktober 2022 das BIM-Portal des Bundes freigeschaltet.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6236 verwiesen.

34. Wie werden die Ergebnisse der vom BMDV in Auftrag gegebenen „Verkehrsprognose 2040 – Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040“ im Bundeshaushalt 2024 abgebildet?

Die strategische Langfrist-Verkehrsprognose „Verkehrsprognose 2040“ befindet sich noch in der Bearbeitung.

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)?

Die langfristige Absicherung der Investitionen soll nicht zuletzt durch zusätzliche Mittel aus der erweiterten Lkw-Maut ab 2024 gewährleistet werden. Priorität haben der Erhalt und die Qualitätsverbesserung der bestehenden Verkehrsnetze vor Aus- und Neubauvorhaben.

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)?

Die Bundesregierung prüft im Licht der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 sämtliche Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und die Finanzplanung. Diese Prüfung dauert noch an. Es können daher aktuell keine Aussagen getroffen werden.

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)?

Nach den Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts Deutschland stiegen die Preise im Bundesfernstraßenbau im Jahr 2022 um 16,7 Prozent und im Jahr 2023 bis Ende des dritten Quartals nochmals um 6,6 Prozent.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen haben sich die Kosten für Infrastrukturprojekte im Zeitraum von 2021 auf 2022 um rund 24 Prozent und von 2022 auf 2023 um rund 12 Prozent erhöht.

Für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes wird für das Bestandsnetz aufgrund von zurückliegenden Preissteigerungen ein Mehrbedarf für die Jahre 2023 und 2024 ermittelt.

38. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte auch in Zeiten steigender Baustoff-, Rohstoff- und Personalpreise zügig umgesetzt werden können?

Die Wirtschaftlichkeit von Bauabläufen gebietet es, laufende Vorhaben zügig fortzuführen, bevor weitere Aus- und Neubaumaßnahmen begonnen werden.

Zudem fördert die Bundesregierung das digitale Bauen und Sanieren, das wesentliche Kosteneinsparungen im Bauprozess mit sich bringt.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

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)?

Das BMDV und die Autobahn GmbH des Bundes forcieren die Schaffung weiterer sicherer Lkw-Stellplätze und die optimierte Nutzung vorhandener Parkflächen u. a. durch Einsatz von Telematik auf den Rastanlagen des Bundes als

wichtige Daueraufgabe. Zur Realisierung des verstärkten Einsatzes von telematischen Parkverfahren zur Verbesserung der Lkw-Parksituation wird derzeit ein Umsetzungsplan durch die Autobahn GmbH des Bundes erstellt.

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?
- Welche konkreten Schritte wurden hierfür bereits erzielt?
 - Welche Institutionen und Interessenvertreter wurden beteiligt?

Die Fragen 40 bis 40b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit die Eckpunkte des Konzepts. Hierzu gehören insbesondere die nachhaltige und leistungsfähige Weiterentwicklung des Luftverkehrs, die Klimaneutralität von Luftverkehr und Flughafenbetrieb sowie die Digitalisierung.

Die bei den einzelnen Bausteinen thematisch betroffenen Institutionen und Interessenvertreter werden hierbei regelmäßig 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)?

Nach Information der DB AG fielen in den Jahren 2021 bis 2023 für Eisenbahninfrastrukturprojekte, die u. a. der verbesserten Anbindung von Großflughäfen dienen, die folgenden Baukostenzuschüsse (in Mio. Euro) an.

Projektbezeichnung	2021	2022	2023	Flughafen
			[Vorschau]	
Knoten Berlin, Südkreuz—Blankenfelde	99,5	141,3	150,3	Berlin
RRX Rhein—Ruhr-Express	79,3	96,4	93,7	Düsseldorf
NBS Frankfurt—Mannheim	8,3	13,0	18,7	Frankfurt
Knoten Frankfurt Stadion 3. Baustufe	2,7	2,7	3,0	Frankfurt
NBS Wallauer Spange	0,9	1,1	1,4	Frankfurt
Neubau Überwerfungsbauwerk Troisdorf	0,1	0,3	0,3	Köln/Bonn
Knoten Köln, Ausbau südlich Gummersbacher Straße	1,6	7,1	9,8	Köln/Bonn
S-Bahn Köln, S13 Troisdorf—Bonn—Oberkassel	80,3	61,8	48,1	Köln/Bonn
Erdinger Ringschluss	0,3	0,4	0,5	München
Walpertskirchener Spange	–	0,2	0,6	München
NBS Wendlingen—Ulm	498,8	74,9	108,1	Stuttgart
Gäubahn Nord—Pfaffensteigtunnel	1,1	6,7	10,5	Stuttgart
Stuttgart 21	37,3	46,2	86,8	Stuttgart

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)?

Die Bundesregierung hat eine Harmonisierung der Luftverkehrsteuer in der Sitzung der Ratsarbeitsgruppe (RAG) „Steuerfragen (Indirekte Besteuerung)“ am 8. April 2022 zur Energiesteuerrichtlinie (ETD) aktiv eingebracht und im De-

zember 2022 ein Non-Paper mit den deutschen Argumenten für eine EU-weite harmonisierte „Air Ticket Tax“ an die anderen EU-Mitgliedstaaten versandt. Am 27. März 2023 wurde in der Sitzung der RAG indirekte Steuerfragen seitens der Bundesregierung die Einführung einer EU-weiten harmonisierten „Air Ticket Tax“ erneut zur Diskussion gestellt.

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?

Die Fragen 43 bis 43b werden gemeinsam beantwortet.

Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden nach dem Gesamtdeckungsprinzip auch für die Förderung des Luftverkehrs eingesetzt.

Die Produktion von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen ist in Deutschland noch im Entwicklungsstadium. Die geplante Maßnahme „PtL-KERO“ zur Förderung des Markthochlaufs von erneuerbarem strombasiertem Kerosin wird als Teil des BMDV-Gesamtkonzepts Erneuerbare Kraftstoffe zum Ausbau der Produktionskapazitäten beitragen. Aufgrund der laufenden Haushaltsverhandlungen können zurzeit keine Aussagen zu den künftigen Fördermitteln für das Gesamtkonzept Erneuerbare Kraftstoffe getroffen werden.

Es ist davon auszugehen, dass das Angebot an CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen maßgeblich durch die verpflichtenden EU-Quoten für synthetische Flugkraftstoffe ab 2030 bestimmt wird. Diese steigen beginnend ab 2030/2031 mit durchschnittlich 1,2 Prozent auf 35 Prozent im Jahr 2050 an. Zudem hat Deutschland bereits 2021 im Bundes-Immissionsschutzgesetz eine PtL-Kerosinquote ab 2026 in Höhe von 0,5 Prozent eingeführt, die bis 2030 auf 2 Prozent ansteigt. Inwieweit diese vor dem Hintergrund der europarechtlichen Regelungen angepasst werden muss, wird derzeit geprüft. Der Markthochlauf von PtL-Kerosin könnte auch durch die von der Bundesregierung am 22. November 2023 beschlossene Neufassung der 37. BImSchV Fahrt aufnehmen, da für die Marktteilnehmer Klarheit über die Anforderungen zur Herstellung von PtL-Produkten geschaffen wurde.

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)?

Über die Förderrichtlinie Entwicklung regenerativer Kraftstoffe des BMDV als Teil des Gesamtkonzepts Erneuerbare Kraftstoffe werden bereits diverse Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur Herstellung von Sustainable Aviation Fuel inklusive strombasierter Flugkraftstoffe unterstützt. Zudem befindet sich im Rahmen des Gesamtkonzepts eine Einzelmaßnahme zur Förderung einer Technologieplattform für die Entwicklung von PtL-Kraftstoffen in Vorbereitung, mit der auch erneuerbare strombasierte Kraftstoffe für den Luftverkehr erforscht werden können. Für den Markthochlauf von synthetischen Flugkraftstoffen befindet sich im BMDV die Fördermaßnahme „PtL-KERO“ in Ausar-

beitung (vgl. Antwort zu Frage 43). Aufgrund der laufenden Haushaltsverhandlungen können zurzeit keine Aussagen zu künftigen Fördermitteln für das Gesamtkonzept Erneuerbare Kraftstoffe getroffen werden.

Bei der ab 1. Januar 2024 geltenden ReFuelEU Aviation Verordnung hat sich die Bundesregierung für ambitionierte EU-weite Unterquoten für synthetische Kraftstoffe eingesetzt. Um geeignete globale Rahmenbedingungen für den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe zu schaffen, bringt sich die Bundesregierung aktiv in die Verhandlungen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation ein.

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)?

Mit dem Luftfahrtforschungsprogramm Klima VI unterstützt die Bundesregierung anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte an Technologien im Bereich der zivilen, kommerziellen Luftfahrt. Dadurch werden die Technologieentwicklung beschleunigt und entsprechende Forschungsprojekte ermöglicht.

Von besonderer Bedeutung ist der Start der industrieoffenen Testplattform „UpLift H2 Aviation“, einer Kombination aus Bodentestumgebung und fliegendem Versuchsträger. Ziel ist die frühe Erprobung von Wasserstofftechnologien sowie dazugehöriger Teil- und Integrationskomponenten im Gesamtsystem Flugzeug.

Die Fortführung des Luftfahrtforschungsprogramms befindet sich derzeit in der Planungsphase.

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)?

Die neue Raumfahrtstrategie der Bundesregierung wurde am 27. September 2023 im Kabinett beschlossen.

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)?

Die Fragen 47 bis 49 werden gemeinsam beantwortet.

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) ist eine politische Rahmenstrategie, welche Ziele an unterschiedliche Akteure für das Zieljahr bis 2030 formuliert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es noch nicht möglich, über die Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele bis 2030 zu berichten.

Es ist beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode eine Zwischenevaluierung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) durchzuführen; im Lichte der Ergebnisse wird auch über die Fortschreibung des NRVP zu entscheiden sein.

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?

Die Fragen 50 bis 54 werden gemeinsam beantwortet.

Für die Radverkehrsinfrastruktur vor Ort sind grundsätzlich Länder und Kommunen zuständig. Ausnahmen bilden die Radwege an Bundesstraßen.

Das BMDV hat für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes die Haushaltsmittel im Jahr 2023 von 100 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro erhöht.

Um bei dem Bau von Radwegen an Bundesstraßen Erleichterungen im Planungsprozess zu erreichen, sieht der Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes die Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vor. Demnach bedarf der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen mit einer durchgehenden Länge von bis zu 10 Kilometern grundsätzlich keiner Umweltverträglichkeitsprüfung mehr.

Einzelne Radwegeprojekte oberhalb der Veranschlagungsgrenze von 5 Mio. Euro können dem Teil A 1 der Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes entnommen werden. Projekte unterhalb dieser Grenze müssen von den Auftragsverwaltungen nicht im Einzelnen übermittelt werden und liegen dem BMDV daher nicht vor.

Darüber hinaus fördert und unterstützt der Bund den Radverkehr im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten wie folgt.

Förder- und Finanzhilfeprogramme
Finanzhilfen an die Länder für das „Sonderprogramm Stadt und Land“ (Breitenförderung vor Ort z. B. Lückenschlüsse, neue geschützte Radwege, Straßenumbauten, Radabstellanlagen oder Änderung von Ampelschaltungen)
Finanzhilfen für Radschnellwege
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (herausgehobene beispielgebende Einzelprojekte wie Brücken oder Unterführungen)
Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ (überwiegend touristisch genutzte Fernradwege)
Zuschüsse für nichtinvestive Modellprojekte (Studien, Gutachten, Forschungsprojekte oder Kampagnen)

Förder- und Finanzhilfeprogramme
Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen
Förderung von E-Lastenrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung (E-Lastenradrichtlinie)
Förderung von investiven Modellprojekten (Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr)
Unterstützung von Kommunen bei der Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur (Bau von Radwegen, Radabs-tellanlagen, Fahrradparkhäusern zur Senkung von THG-Emissionen im Verkehrssektor) (Kommunalrichtlinie)
Förderung von kommunalen Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Struk-turwandelregionen (KoMoNa), hier: Investive Maßnahmen zur Umsetzung der umweltbezogenen Ziele der DNS (laufend).
Pilotvorhaben (abgeschlossen): Sofortmaßnahmenprogramm gemäß StStG „Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen“ (KoMoNa)
Finanzierungsmöglichkeiten Bund:
Radwegebau an Bundesstraßen
Radverkehrstauglicher Ausbau Betriebswege an Bundeswasserstraßen

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)?

Die Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr hat aktuell eine Laufzeit bis Dezember 2025. Eine Verlängerung bis 2028 wird zu gegebener Zeit geprüft. Eine Inflationsbereinigung findet bereits auf der Ebene der Einzelprojekte, beispielsweise über die Beibehaltung der Förderobergrenzen bei den Bustypen, statt.

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)?

Ziel der Förderung ist auch eine stärkere Berücksichtigung kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU). Entsprechende Anpassungen innerhalb der laufenden Förderung wurden bereits über die individuellen Förderaufrufe vorgenommen. So wurden z. B. Schwellenwerte definiert, die sicherstellen, dass Unternehmen mit bisher geringen Elektrifizierungsanteilen an der Gesamtfahrzeugflotte vorrangig bei der Priorisierung berücksichtigt werden. Diese Maßnahmen orientieren sich an den Klimaschutzzielen der Bundesregierung, sichern eine Breitenwirkung der Förderprogramme und führen zu einem ausgegogenen Verhältnis zwischen KMU und Großunternehmen.

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)?

Die Bundesregierung treibt Maßnahmen gegen den Fahrermangel im Güterverkehr mit Nachdruck voran. Aktuell ist eine Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung in Bearbeitung, die die Prüfung zur Erlangung der be-

schleunigten Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen sowie digitalen Unterricht für die Weiterbildung ermöglicht.

Das BMDV setzt sich auf EU-Ebene nachdrücklich für die Anerkennung gleichwertiger Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten ein. Zudem hat das BMDV erreicht, dass im Entwurf der 4. EU-Führerscheinrichtlinie die Möglichkeit des begleiteten Fahrens mit 17 für die Klasse C/CE enthalten ist.

Im Zuge der am 11. Februar 2022 beschlossenen 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung können auch Führerscheine aus Albanien, dem Kosovo und aus Moldau unter erleichterten Bedingungen umgeschrieben werden. Das BMDV prüft laufend, ob weitere Gegenseitigkeitsabkommen zur Anerkennung von Führerscheinen aus Nicht-EU-Staaten umsetzbar sind.

Das BMDV arbeitet zudem an einer umfassenden Novelle der Fahrerschulerausbildung, im Zuge derer u. a. die Nutzung digitaler Formate vorangetrieben und die Anzahl der Mindeststunden überprüft werden.

Darüber hinaus kann von den branchenübergreifenden Maßnahmen der Fachkräftestrategie der Bundesregierung vom Oktober 2022 in den fünf zentralen Handlungsfeldern Ausbildung, Weiterbildung, Arbeitspotenziale, Arbeitskultur und Einwanderung auch der Güterverkehrsbereich profitieren.

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)?

Die Stärkung der Kontrollbehörden sowie die Ausschöpfung von Digitalisierungspotenzialen verwirklicht das BMDV in enger Zusammenarbeit mit dem BALM als zuständige Kontrollbehörde des Bundes. Zentrale Maßnahme zur Effizienzsteigerung ist der durchgängige Vollzug der bereits eingeleiteten aufgabenorientierten Harmonisierung im Kontrolldienst des BALM. Maut- und Straßenkontrolldienst wachsen zu einem einheitlichen Verkehrskontrolldienst zusammen.

Künftig werden Verstöße in allen Rechtsbereichen einschließlich der Maut mit einer einheitlichen und vollständig digitalisierten Kontrollplattform in einem Kontrollablauf ermittelt. Für das Transportgewerbe führt dies zu zielgerichteten, minimalinvasiven Kontrollmaßnahmen und verringerten Standzeiten. Die Prüfung von Mautverstößen ist künftig grundlegender Bestandteil jeder Kontrolle; Kontrolldichte und Kontrolldruck steigen spürbar an.

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)?

Die Bundesregierung setzt sich seit langem für verbesserte Sozialbedingungen des Fahrpersonals im gewerblichen Bereich ein. Insbesondere die Neuregelungen auf EU-Ebene durch das Mobilitätspaket I leisten einen Beitrag für einen unionsweit harmonisierten Rechtsrahmen, dessen Einhaltung durch entsprechende Kontrollen überwacht wird. Festgestellte Verstöße werden konsequent geahndet.

Wesentliche Verbesserungen ergeben sich im Hinblick auf das nunmehr ausdrücklich geregelte Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen.

Die erweiterten Niederlassungsvoraussetzungen für Verkehrsunternehmer schaffen einen Anreiz, dass Unternehmen dort eine Niederlassung nehmen, wo sie auch den Hauptteil ihrer Verkehrsleistungen erbringen. Sie tragen damit zu einer Stärkung des fairen Wettbewerbs und zur Verhinderung von Briefkastenfirmen bei, was ebenfalls zur Eindämmung von Sozialdumping führt.

Darüber hinaus hat das BALM seine Kontrollaktivitäten nochmals intensiviert: Neben den regulär stattfindenden Kontrollen im gesamten Netz der Bundesverkehrswege werden insbesondere im Rahmen von regelmäßigen Schwerpunktkontrollen an neuralgischen Logistikpunkten zielgerichtete Kontrollen durchgeführt. Gegenüber den Ländern weist das BMDV zudem regelmäßig auf deren Verantwortung zur Kontrolle des Güterkraftverkehrs und zur Sensibilisierung der Polizeibehörden hin.

60. Welche Maßnahmen plant das BMDV bis zum Ende der Legislaturperiode, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu erhöhen?
- Wie stellt das BMDV sicher, dass ausreichende Kapazitäten und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um das ausgewiesene Ziel bis 2030 noch zu erreichen?
 - Welcher rechtlichen Anpassungen bedarf es, um dieses Ziel zu erreichen?

Die Fragen 60 bis 60b werden gemeinsam beantwortet.

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 umfasst etwa 180 Maßnahmen.

Die Bundesregierung berichtet regelmäßig über abgeschlossene, laufende und geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Auf Bundestagsdrucksache 20/4580 – Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2020 und 2021 (Unfallverhütungsbericht 2020/2021) – wird verwiesen.

Beim Verkehrssicherheitsprogramm handelt es sich um ein lernendes Programm, das bei Bedarf angepasst wird. Dementsprechend werden auch die Kapazitäten und finanzielle Mittel zielgerichtet und sachgerecht zugewiesen.

61. Welche Forschungsprojekte erachtet das BMDV als besonders wichtig für die Mobilität der Zukunft (bitte inhaltlich und anhand der jeweils federführenden Forschungsinstitutionen auflisten)?

Die zahlreichen vom BMDV und anderen Ressorts initiierten Forschungsprojekte zählen in ihrer Gesamtheit auf die Mobilität der Zukunft ein. Eine Reihung entsprechend ihrer Bedeutung ist daher weder möglich noch sinnvoll.

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?

Aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 zum Zweiten Nachtragshaushaltgesetz 2021 ergibt sich für den Bundeshaushalt die Notwendigkeit der Überprüfung der haushaltswirtschaftlichen Gesamtlage. Valide Aussagen über Art und Umfang der noch in diesem Jahr geplanten Ausschreibungen von Forschungsprojekten sind daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

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?
- Welchen Vergleich zieht das BMDV zwischen der Öffnung der Hauptuntersuchung vor über 30 Jahren und der geplanten Liberalisierung des Führerscheinmarktes?
 - Gibt es seitens des BMDV einen aktiven Austausch mit den Ländern zu diesem Vorhaben?
 - Wie wird sich die Nachfrage nach Führerscheinen in Deutschland in den kommenden Jahren bis 2030 entwickeln (bitte nach Ländern und pro Jahr aufteilen)?

Die Fragen 63 bis 63c werden gemeinsam beantwortet.

Das Fahrerlaubnisprüfungssystem in Deutschland hat sich seit langem bewährt.

Fahrerlaubnisprüfung und Hauptuntersuchung sind nicht vergleichbar. Während die Hauptuntersuchung die regelmäßige technische Überprüfung von Fahrzeugen zum Gegenstand hat, geht es bei der Fahrerlaubnisprüfung um eine einmalige Beurteilung, ob Bewerberinnen und Bewerber die Kompetenzen besitzen, Kraftfahrzeuge sicher und verantwortungsvoll zu führen.

Um Wartezeiten bei der Prüfplatzvergabe weiter zu reduzieren, werden derzeit gemeinsam mit den Ländern die Qualifikation der Fahrerlaubnisprüferinnen und -prüfer und die bestehenden Verfahren und Kommunikationswege überprüft. Zudem ist die Beleihung der Technischen Prüfstellen von TÜV und DEKRA durch eine amtliche Anerkennung der Länder erfolgt, deren Beteiligung an der Neustrukturierung des Prüfsystems im Fahrerlaubnisbereich daher wichtig.

Eine belastbare Einschätzung der Führerscheinnachfrage ist der Bundesregierung nicht möglich, da diese von zahlreichen variablen Faktoren abhängt.

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[zuh]eben“ (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 49, vor)?
- Welche Strukturen und Kompetenzen müssen nach aktuellem Kenntnisstand der Bundesregierung dafür bei der DEGES und der Autobahn GmbH geschaffen werden?
 - Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Stand der Restrukturierung der Autobahn GmbH und die mögliche Verschmelzung mit der DEGES seit Januar 2022?
 - Welches Verbesserungspotenzial sieht die Bundesregierung darin, die Autobahn GmbH und die DEGES zusammenzulegen?

Die Fragen 64 bis 64c werden gemeinsam beantwortet.

Eine Zusammenführung von Autobahn GmbH des Bundes und der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES GmbH) ist derzeit nicht umsetzbar, da die Gesellschafterländer der DEGES GmbH mehrheitlich nicht bereit sind, ihre Geschäftsanteile vollständig an den Bund zu veräußern.

Vor diesem Hintergrund und um die enormen Herausforderungen im Bundesfernstraßenbau bewältigen zu können, soll die DEGES GmbH unter geänderten Rahmenbedingungen als Bund/Ländergesellschaft mit dem Fokus auf große

und komplexe Straßenbaumaßnahmen weitergeführt werden. Hierzu laufen derzeit intensive Abstimmungen mit den Gesellschafterländern der DEGES GmbH.

65. Was plant die Bundesregierung bezüglich der Nutzung von Mobilitätsdaten, und welche Ziele sollen in der laufenden Legislaturperiode umgesetzt werden?

Die Eckpunkte eines Mobilitätsdatengesetzes wurden im Juli 2023 vom BMDV veröffentlicht. Die Regelungsschwerpunkte konzentrieren sich, unter Berücksichtigung des EU-Rechtsrahmens, auf Vorgaben zur Um- und Durchsetzung von Datenbereitstellungspflichten, die Datenqualität und auf klare Regeln für die Datennutzung.

Das Mobilitätsdatengesetz soll dazu beitragen, dass mehr und bessere Reise- und Verkehrs-Infrastrukturdaten zu fairen Bedingungen bereitgestellt und wiederverwendet werden können.

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)?

Eine gutachterliche Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass bei der bestehenden CO₂-Bepreisung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Zusammenspiel mit der künftigen CO₂-Maut eine unverhältnismäßige Anlastung von CO₂-Kosten ausgeschlossen werden kann.

67. Was plant die Bundesregierung, um das Verbrenner-Aus in Brüssel auch nach dem Weggang des EU-Kommissars Frans Timmermans 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?

Die Fragen 67 bis 67b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt ausdrücklich die im Frühjahr beschlossene Novellierung der CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Sie hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Europäische Kommission zeitnah einen Vorschlag für die Genehmigung von Fahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen E-Fuels betrieben werden, vorlegt. Dieser wird derzeit im zuständigen Ausschuss auf EU-Ebene diskutiert.

Die Bundesregierung hat sich darauf verständigt, dass paraffinischer Dieselmotorkraftstoff (einschl. HVO 100) nach der Norm DIN EN 15940 als Reinkraftstoff für den Einsatz im Straßenverkehr in die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) aufgenommen wird und die Novelle der 10. BImSchV am 22. November 2023 beschlossen.

68. Welche Förderprogramme hat das BMDV in dieser Legislaturperiode bereits umgesetzt und abgeschlossen?

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Förderprogramms
1	Förderung zur Unterstützung des Gigabitbaus der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland
2	Zuwendungsprojekte „open RAN Cities“ begrenzt auf 2021
3	Förderrichtlinie „Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung“
4	Hans-Ertel-Zentrum für Wetterforschung II + III
5	Projektförderung in der innovativen Anwendung von künstlicher Intelligenz
6	Modernitätsfonds (Phase I)
7	Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie
8	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) Förderaufruf: Machbarkeitsstudien für klimaschonende Nutzfahrzeuge Förderaufruf: Klimaschonende Nutzfahrzeuge und dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur Förderaufruf: Klimaschonende Sonderfahrzeuge und dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur
9	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Programms „Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen und Kommunen“
10	Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Grundlage der Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle
11	Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff (LNGSeeschiffRL)
12	Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen
13	Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt
14	Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt
15	Umrüstung des GSM-R-Funksystems zur Erhöhung der Störfestigkeit
16	Vorbereitung und Durchführung des ITS Weltkongresses 2021 in Hamburg
17	Zuwendungen an Kommunen und Landkreise zur Förderung der Städtischen Logistik
18	Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
19	Alternative Kraftstoffinfrastruktur
20	Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs
21	Ladeinfrastruktur vor Ort
22	Sofortprogramm Duschcontainer für Lkw-Fahrerinnen und Fahrer auf unbewirtschafteten Rastanlagen an BAB
23	Billigkeitsrichtlinie Reisebusse
24	Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen (schwere Kommunalfahrzeuge) der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5
25	Förderrichtlinie für die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5
26	Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen
27	Förderprogramm Austausch von noch in Betrieb befindlichen alten Dieselmotoren für Gütermotorschiffe
28	Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt
29	De-minimis-Beihilfe zur Computerspieleentwicklung des Bundes
30	Förderung der Beschaffung neuer Güterwagen oder des Umbaus von Bestandsgüterwagen, die den Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch der TSI Fahrzeuge – Lärm unterschreiten.

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Förderprogramms
31	Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie laTPS)
32	Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ – Sonderaufruf „Ersatzmobilität für Personal in Kliniken, Pflegeeinrichtungen und Corona-Testlaboren – COVID-19“
33	Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen

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?

Aktuell sind keine weiteren Förderprogramme des BMDV in der Planung.

70. Was plant die Bundesregierung zur Förderung und Ermöglichung des Hochlaufs von Produktion und Verkauf von E-Fuels in Deutschland?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für ambitionierte Quoten für E-Fuels (PtX-Kraftstoffe bzw. erneuerbare Kraftstoffe nichtbiogenen Ursprungs (RFNBOs)) ein. Beispielsweise wurde im Rahmen der Novellierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 auf Initiative der Bundesregierung eine RFNBO-Unterquote (z. B. grüner Wasserstoff oder E-Fuels) im Verkehrssektor eingeführt.

Mit der ReFuelEU Aviation Verordnung wird eine EU-weit einheitliche Unterquote für E-Fuels in der Luftfahrt festgeschrieben.

Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung für eine RFNBO-Unterquote in der EU-Verordnung Fuel EU Maritime eingesetzt. Eine Quote für RFNBOs von 2 Prozent würde ab 2034 eingeführt werden, falls der RFNBO-Anteil im Berichtszeitraum bis 2031 weniger als 1 Prozent beträgt. Zudem unterstützt die Bundesregierung den Markthochlauf von E-Fuels im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe. Auf die Antwort zu Frage 44 wird verwiesen.

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?

Weder in dem in der letzten Legislaturperiode verabschiedeten Klimaschutzprogramm 2030 noch in dem am 4. Oktober 2023 beschlossenen Klimaschutzprogramm 2023 setzt die Bundesregierung einseitig auf Elektromobilität, sondern ergreift vielfältige Maßnahmen in verschiedenen Bereichen des Verkehrs, um die Treibhausgasemissionen weiter zu verringern.

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?

Zuständig für den ÖPNV sind die Länder bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz. Im Jahr 2023 stellt der Bund den Ländern reguläre Regionalisierungsmittel in Höhe von 10,9 Mrd. Euro zur Verfügung. Darüber hinaus werden zur Abfederung von Preissteigerungen im ÖPNV im Zeitraum 2022 bis 2031 zusätzliche 17,3 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. In den Jahren 2023 bis 2025 erhalten die Länder zudem weitere 1,5 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel, mit denen sich der Bund hälftig am Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entstandenen finanziellen Nachteile beteiligt. Gemäß den Ergebnissen der Marktforschung des VDV nutzen jeden Monat rund zehn Millionen Fahrgäste das Deutschlandticket (Stand: 1. September 2023). Darunter sind fast eine Million Fahrgäste, die den ÖPNV vorher nicht oder kaum genutzt haben. Das ist ein gutes Zeichen für die steigende Attraktivität des ÖPNV.

Zudem haben Bund und Länder vereinbart, einen Ausbau- und Modernisierungspakt zur Stärkung des ÖPNV zu schließen.

