

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14651 –

Verkehrspolitik der Bundesregierung – Bilanz des Bundesministers für Digitales und Verkehr in der 20. Legislaturperiode

Vorbemerkung der Fragesteller

Die verkehrspolitische Bilanz des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, ist auch nach drei Jahren Ampelkoalition nach Auffassung der Fragesteller mager. Wie in nahezu allen Politikfeldern war die Arbeit der Regierung auch hier von Streit und gegenseitiger Blockade geprägt (vgl. background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/so-faellt-die-verkehrsbilanz-der-ampel-aus). Das generelle Fazit lautet nach Auffassung der Fragesteller daher: Die Ampelkoalition hat Mobilität in unserem Land verteuert und dringend notwendige Strukturreformen nicht erreicht. Insbesondere bei der Bahn wurde nach Auffassung der Fragesteller vom Bundesverkehrsminister nicht genügend getan, um die Defizite bei der Bahn zu lösen und den Einfluss des Bundes auf die Bahn zu stärken, um die bahnpolitischen Ziele auch tatsächlich umzusetzen (vgl. www.n-tv.de/politik/Rechnungshof-macht-Wissisich-schwere-Vorwuerfe-wegen-Bahn-article25425592.html).

1. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Schiene aus dem Einzelplan 12 im Jahr 2024 (Stand: jetzt, bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?
2. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Straße aus dem Einzelplan 12 im Jahr 2024 (Stand: jetzt, bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?
3. Wie hoch sind die konsumtiven und investiven Ausgaben der Bundesregierung für den Verkehrsträger Wasserstraße aus dem Einzelplan 12 im Jahr 2024 (Stand: jetzt, bitte tabellarisch darstellen und nach konsumtiven und investiven Ausgaben differenzieren)?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die folgenden Angaben beziehen sich auf die Ausgaben im Zusammenhang mit der Infrastruktur. Förderprogramme sind in der Darstellung nicht enthalten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 10. Februar 2025 übermittelt.

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

Ausgaben 2024 in Euro (Ist – Stand: 27.01.2025)	Bundesschienenwege (Kapitel 1202)	Bundesfernstraßen (Kapitel 1201)	Bundeswasserstraßen (Kapitel 1203)
Konsumtiv (Hgr. 5 und 6)	107.227.794,59	3.244.857.249,19*	391.072.198,45
Investiv (Hgr. 7 und 8)	16.137.063.021,49	9.557.382.116,17	1.384.983.257,50

* einschließlich der Kosten der Autobahn GmbH des Bundes für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung

4. Warum gibt es noch immer kein bahnpolitisches Konzept der Bundesregierung, und warum wurden die Vorschläge der Steuerungsgruppe im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unzureichend umgesetzt (vgl. www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/db-steuerungsgruppe-volltext.html?nn=23102)?

Der von den Fragestellern aufgeworfene Ansatz eines sogenannten bahnpolitischen Konzepts ist unklar und geht aus dem angeführten Bericht des Bundesrechnungshofs auch nicht hervor.

Auf Grundlage von Vorschlägen der Steuerungsgruppe zur Transformation der Deutschen Bahn AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde auf Leitungsebene nach einer politischen Abwägung der Rahmenbedingungen über ein konsistentes und praktisch umsetzbares Bündel an Maßnahmen zur Ausrichtung der DB InfraGO AG entschieden.

5. Warum liegt noch keine Eigentümerstrategie des BMDV zur DB AG vor (vgl. www.eurailpress.de/nachrichten/politik/detail/news/bundesrechnungshof-eigentuemerstrategie-des-bmdv-zur-db-fehlt-noch-immer-bmf-hat-db-antrag-abgelehnt.html)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 87 auf Bundestagsdrucksache 20/14810 verwiesen.

6. Inwiefern wurden die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene in der 20. Legislaturperiode umgesetzt (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/058-theurer-beschleunigungskommission-schiene-fortschrittsbericht.html)?
 - a) Welche der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden vollständig umgesetzt?
 - b) Welche der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und warum?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung der Maßnahmen der Beschleunigungskommission sind in zwei Fortschrittsberichten dokumentiert. Der letzte Fortschrittsbericht wurde im April 2024 vorgelegt (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/2-fortschrittsbericht-bks.html?__blob=publicationFile).

7. Warum hat es das BMDV in der 20. Legislaturperiode versäumt, ausreichenden Einfluss des Bundes auf die Tochter- und Enkelgesellschaften der DB AG sicherzustellen (vgl. www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2024/deutsche-bahn.html)?

Die privatrechtliche Form der Eisenbahnen des Bundes ist grundgesetzlich vorgegeben (Artikel 87e GG). Dementsprechend wird die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) in eigener Verantwortung des Vorstandes geleitet (§ 76

Absatz 1 AktG). Das BMDV setzt sich im Rahmen der verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Möglichkeiten kontinuierlich für die Steigerung des Einflusses des Bundes bei der DB AG und insbesondere auch den wesentlichen Beteiligungen derselben ein.

8. Warum hat sich die Pünktlichkeit der Deutschen Bahn nicht verbessert, sondern stattdessen seit dem Amtsantritt des aktuellen Bundesverkehrsministers einen neuen Tiefstand erreicht?

Die Pünktlichkeit ist maßgeblich ausschlaggebend für die Kundenzufriedenheit und genießt daher höchste Priorität für die DB AG. Hauptgrund für die Verspätungen ist nach Angaben der DB AG die Schieneninfrastruktur in Deutschland, die überlastet und störanfällig ist. Zur Modernisierung und Erneuerung wird derzeit – im Schulterschluss mit dem Bund und der Branche – ein umfassendes Sanierungsprogramm umgesetzt.

Mittel- und langfristig werden die Modernisierung und der Ausbau des Schienennetzes zu einer Qualitätssteigerung im Betrieb und einer höheren Pünktlichkeit führen.

9. Warum hat die Bundesregierung nicht wie versprochen das Moderne-Schiene-Gesetz vorgelegt (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressenmitteilungen/to-dos-fuer-die-schiene/; www.eurotransport.de/logistik/verkehrspolitik/stillstand-nach-ampel-aus/)?

Der angekündigte Gesetzentwurf zum Moderne Schiene Gesetz wurde nicht vorgelegt, da bis zum Bruch der Regierungskoalition die Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung zum Gesetzentwurf nicht abgeschlossen werden konnten.

10. Warum hat die Bundesregierung keine Reform des Trassenpreissystems vorgelegt?
 - a) Wie will die Bundesregierung die enorm steigenden Trassenpreise seit Beginn der 20. Wahlperiode senken, um Kunden auf der Schiene nicht noch mehr zu belasten?

Die Fragen 10 und 10a werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV hat im Herbst 2024 einen Prozess zur Vorbereitung einer möglichen Reform in der nächsten Legislaturperiode aufgesetzt. Derzeit werden verschiedene Möglichkeiten zur Änderung der gesetzlichen Trassenpreisregelungen erarbeitet und bewertet. Die Bundesregierung hat im Regierungsentwurf zum Haushalt 2025 Mittel für Trassenpreisförderungen für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr vorgesehen. Die abschließende Entscheidung über Trassenpreisförderungen und deren Höhe ist in der kommenden Legislaturperiode zu treffen.

- b) Warum klagt die DB InfraGO beim Verwaltungsgericht Köln gegen die Absenkung des Gewinnanspruchs der DB InfraGO, wie zuvor von der Bundesnetzagentur in Abstimmung mit dem BMDV und dem Bundesministerium der Finanzen beschlossen (vgl. [die-gueterbahnen.com/news/trassenpreise-bundesnetzagentur-kann-schlimmeres-verhindern-doch-reformbedarf-bleibt.html](https://www.die-gueterbahnen.com/news/trassenpreise-bundesnetzagentur-kann-schlimmeres-verhindern-doch-reformbedarf-bleibt.html))?

Die Rendite, die der Bund von der DB InfraGO AG erwartet, wurde im Sommer 2024 unter Berücksichtigung der Gemeinwohlorientierung der DB

InfraGO AG einerseits und den Erfordernissen der Eigenkapitalerhöhung andererseits abgesenkt. Die abgesenkte Renditeerwartung wurde von der Bundesnetzagentur als Ansatz für die kalkulatorischen Eigenkapitalkosten im Rahmen der Festlegung der Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für das Trassenpreissystem 2026 mit 2,2 Prozent berechnet und berücksichtigt. Die DB InfraGO AG als eigenständig agierendes, gemeinwohlorientiertes Wirtschaftsunternehmen ist dagegen der Auffassung, dass es bei der Festlegung der OGK nach § 26 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) nicht auf die tatsächlichen Verhältnisse ankommt, sondern der kapitalmarktübliche Eigenkapitalzinssatz, der alle 5 Jahre bei der Festlegung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 ERegG angewendet wird, auch im Fall der Festlegung der OGK nach § 26 ERegG anzuwenden ist.

- c) Welche Folgen für Kunden auf der Schiene im Fern- und Güterverkehr ergeben sich, wenn die DB InfraGO einen höheren Gewinnanspruch vor Gericht durchsetzt?

Die DB InfraGO AG hat der Bundesnetzagentur im Oktober 2024 das Trassenpreissystem (TPS) für das Fahrplanjahr 2025/2026 (TPS 2026) zur Genehmigung vorgelegt. Die Höhe der beantragten Trassenpreise ist so gestaltet, dass der damit erzielte Gewinn den von der Bundesnetzagentur im OGK-Verfahren festgelegten Gewinnanspruch übersteigt. Die von der DB InfraGO AG beantragten gesamt durchschnittlichen Preissteigerungen im TPS 2026 gegenüber dem TPS 2025 belaufen sich auf rund 16 Prozent (im Hauptantrag der DB InfraGO AG: Schienenpersonennahverkehr (SPNV) plus 23 Prozent und Fern- und Güterverkehr durchschnittlich plus 4 Prozent; im Hilfsantrag und unter Berücksichtigung der sogenannten Trassenpreispbremse des SPNV: SPNV plus 3 Prozent und Fern- und Güterverkehr durchschnittlich plus 38 Prozent). Die Bundesnetzagentur ist mittlerweile allerdings vom Verwaltungsgericht Köln im Wege des Eilverfahrens vorläufig zur Erhöhung der OGK 2026 verpflichtet worden (Az. 18 L 2172/24, Beschluss vom 24. Januar 2025). Eine Entscheidung in der Hauptsache steht noch aus. Damit indes steht jedenfalls die Festlegung der OGK, sollte die Eilentscheidung in den weiteren Gerichtsverfahren bestätigt werden, der Genehmigung der beantragten Trassenpreise nicht mehr entgegen. Ob die beantragten Trassenpreise letztlich genehmigungsfähig sind, hängt jedoch auch von weiteren eisenbahn- und kartellrechtlichen Aspekten ab.

11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Erhöhung der Lkw-Maut und die durch die Bundesregierung verursachte Doppelbelastung der Branche bestehend aus Lkw-Maut und CO₂-Aufschlag auch mit Blick auf die Belastung von Bürgerinnen und Bürgern durch höhere Gebühren bzw. Abgaben sowie steigende Preise für Produkte und Dienstleistungen?

Die Bundesrepublik Deutschland war auf Grundlage der Richtlinie 1999/62/EG (sogenannte Wegekosten- oder Eurovignetten-Richtlinie), die u. a. die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in der EU verbindlich regelt, verpflichtet, eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut einzuführen und die Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen auszuweiten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5, 6 und 10 auf Bundestagsdrucksache 20/10905 verwiesen.

12. 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 bzw. Deutschlandticket entstehen, zu unterstützen?
13. Was hat das BMDV über die Forderung des Bundesverkehrsministers nach einem Deutschlandticket „auf Dauer“ ganz konkret selbst zur Verstärkung des Deutschlandtickets unternommen und beigetragen (vgl. www.zdf.de/nachrichten/politik/deutschland/deutschlandticket-finanzierung-wissing-verbraucherschuetzer-100.html)?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bund beteiligt sich finanziell an den Kosten des Deutschlandtickets und stellt dafür jährlich 1,5 Mrd. Euro für die Jahre 2023 bis 2025 zur Verfügung. Die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Mit dem Zehnten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 20. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nummer 441) wurde die vereinbarte überjährige Verwendbarkeit der öffentlichen Mittel in den Jahren 2023 bis 2025 umgesetzt, um die Finanzierungssicherheit für 2024 und 2025 herzustellen. Die erforderlichen Entscheidungen für eine dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2026 sind der neuen Legislaturperiode vorbehalten.

14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den nach Kenntnis der Fragesteller angestregten Überlegungen von Landkreisen, aufgrund nicht ausgeglichener Haushalte aus dem Deutschlandticket auszustiegen oder Verkehre abzubestellen?

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des SPNV und damit auch zum Deutschlandticket liegt gemäß der föderalen Struktur in Deutschland bei den Bundesländern.

Das Deutschlandticket hat bereits jetzt die Tarifsystematik vereinfacht und die Attraktivität des ÖPNV erhöht. Es ermöglicht die deutschlandweite Nutzung des ÖPNV und ist damit ein wichtiger Beitrag, Mobilität attraktiver und erschwinglicher zu machen. Aufgrund der Zuständigkeit der Länder und Kommunen für den ÖPNV sind diese besonders in der Pflicht, das Deutschlandticket vor Ort umzusetzen.

15. Was hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode unternommen, um das Angebot an Nachtzugverbindungen zu verbessern?

Mit dem Investitionshochlauf im Schienenverkehr, der Modernisierung von Bahnhöfen, den Hochleistungskorridoren und der Digitalisierung der Schiene stärkt die Bundesregierung in Deutschland die notwendigen Grundlagen für einen weiteren Ausbau nachfrageentsprechender eigenwirtschaftlicher Verkehrsangebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies schließt Nachtzugverbindungen mit ein. Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung insbesondere für den Abbau noch bestehender Marktzugangs- und Wettbewerbshindernisse im Schienenpersonenfernverkehr ein. In einer im Dezember 2024 veröffentlichten Studie hat das BMDV das Potenzial von Nachtzugverkehren einer umfassenden Betrachtung unterzogen (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/studie-bilanz-nachtzugverkehre.html>).

16. Was hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode zur Verbesserung des Marktzugangs digitaler Vertriebsplattformen im deutschen Schienennetz getan?

Auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung mit dem Ziel einer Verbesserung der Verfügbarkeit und Nutzbarkeit dieser Daten das im Koalitionsvertrag 2021 angekündigte Mobilitätsdatengesetz (MDG) im Oktober 2024 im Kabinett beschlossen. Die im Entwurf des MDG vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, einerseits die Verfügbarkeit der Daten (u. a. Echtzeit-Daten von Eisenbahnverkehrsunternehmen) sowie deren Qualität zu erhöhen und andererseits den Zugriff auf die bereitgestellten Daten durch Nutzer (u. a. Vertriebsplattformen) zu vereinfachen. Der Entwurf des MDG wird in Anbetracht der im Februar 2025 anstehenden vorgezogenen Bundestagswahl voraussichtlich der Diskontinuität im parlamentarischen Verfahren unterfallen.

17. 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 viele Kilometer wurden seit Beginn der Legislaturperiode elektrifiziert?

Die Fragen 17 und 17a werden gemeinsam beantwortet.

Seit dem Jahr 2021 ist das elektrifizierte Streckennetz um 340 Kilometer gewachsen.

- b) Wie viele Kilometer sollten bis zum Ende der regulären Legislaturperiode im September 2025 elektrifiziert werden?

Bis zum regulären Ende der Legislaturperiode im September 2025 ist mit keinem weiteren Zuwachs zu rechnen. Bis Ende des Jahres 2025 werden rund 70 weitere Kilometer elektrifiziert.

- c) Wie kann angesichts der nach Ansicht der Fragesteller mageren Verbesserungen ein Anteil von 75 Prozent an Elektrifizierung bis 2030 erreicht werden (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/elektrifizierung-vorantreiben/)?

Hierzu wird auf das Elektrifizierungsprogramm des Bundes verwiesen. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschoenend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>

18. Wie ist der Verfahrensstand bei den Bahnhofsprogrammen des BMDV (vgl. www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubau-ausbau-erhalt/bahnhofskonzeptplus.html)?

Das Bahnhofs-konzeptPlus des BMDV umfasst das „1 000-Bahnhöfe-Programm“ mit den Säulen 1 bis 3 der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) (1. Umsetzung Planungsvorrat Barrierefreiheit; 2. Beschleunigte Herstellung der Barrierefreiheit; 3. Attraktivitätssteigerung), das Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe und die Maßnahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III).

Alle Säulen befinden sich in der Umsetzung. Im Jahr 2024 wurden über die 1. Säule der FABB 35.095.000 Euro, über die 2. Säule 2.451.000 Euro und über die 3. Säule 1.100.000 Euro abgerufen. Zudem wurden im Rahmen des Entlas-

tungspaketes III mit dem „Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe“ Bahnsteigaufhöhungen mit 18.000 Euro als auch Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Attraktivitätssteigerung mit 875.000 Euro gefördert.

19. 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)?

Mit dem Carsharinggesetz (CsgG) aus dem Jahr 2017 werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharings u. a. durch die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen oder durch die Freistellung von Parkgebühren ermöglicht. Damit wird die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle gefördert. Die im Rahmen der Evaluation des CsgG durchgeführte Erfolgskontrolle in den Jahren 2021 und 2022 kommt zu dem Ergebnis, dass zentrale Interventionsziele des CsgG bereits erreicht worden sind. Den Kommunen steht damit die Gestaltungsfreiheit offen, die zur Befriedigung individueller kommunaler Bedürfnisse notwendig ist.

20. Warum hat die Bundesregierung nicht, wie in der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 2021 vorgesehen, die Kleine Fachkunde für Taxi- und Mietwagen eingeführt (vgl. Bundestagsdrucksache 20/13787)?

Im Zuge der PBefG-Novelle wurde 2021 aufgrund von Forderungen der Taxi- und Mietwagenbranche ein Nachweis der Fachkunde für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung eingeführt. Das BMDV ist seitdem über die Ausgestaltung dieses Qualifizierungsnachweises in einem intensiven und noch andauernden Informations- und Meinungsaustausch. Dieser erfolgt sowohl mit den für den Praxisvollzug zuständigen Ländern in den Bund-Länder-Fachausschüssen Straßenpersonenverkehr und Fahrerlaubnis-/Fahrlehrerrecht als auch mit der Taxi- und Mietwagenbranche.

21. 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. [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://www.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.)))?

Es ist vorgesehen, neue Fünfjahresplanungen für den Betrachtungszeitraum 2025 bis 2029 (inklusive der nachrichtlichen Betrachtung des Jahres 2024) aufzustellen. Das BMDV veröffentlicht die Fünfjahresplanungen der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße in einem verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplan (IRP). Dieser wird für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung ergänzt durch den Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) der Autobahn GmbH des Bundes. Das BMDV wird die bis 2029 voraussichtlich neu zu beginnenden Vorhaben gemäß kommender Fünfjahresplanungen von Schiene, Straße und Wasserstraße auf Grundlage der Basisprognose der Langfrist-Verkehrsprognose 2040 nach Methodik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 neu bewerten. Die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen wird dann auch unter Verwendung der jüngst aktualisierten Kosten- und Wertansätze und des neuen Verkehrsmengengerüsts sichergestellt sein. Die entste-

henden Ergebnisse haben potentiell Auswirkung auf den Inhalt des IRP, da nur solche neu zu beginnenden Vorhaben für den Zeitraum 2025 bis 2029 ausgewiesen werden sollen, deren Wirtschaftlichkeit auf Basis der aktuellsten verfügbaren Datengrundlage erneut überprüft und bestätigt worden ist. Der IRP befindet sich aktuell in Bearbeitung. Die Vorlage des IRP ist voraussichtlich für den Sommer 2025 vorgesehen.

Das BMDV hat den Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße (BPÜ) am 16. Dezember 2024 an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Ergebnisse des BPÜ-Berichts zeigen, dass die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung in ihrer Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich sind. Auch der Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen wird in seiner Gesamtheit gegenwärtig nicht infrage gestellt. Somit sind Gesetzesänderungen aus fachlicher Perspektive kurzfristig nicht erforderlich. Der Deutsche Bundestag entscheidet auf Grundlage des BPÜ-Berichts über etwaige weitere Schritte.

22. Hat die Bundesregierung Maßnahmen in der laufenden Wahlperiode bislang umgesetzt, um Verkehrsinfrastrukturprojekte schneller zu planen, zu genehmigen und zu bauen, und wenn ja, welche?

Das für die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Verkehrsbereich bedeutsame Genehmigungsbeschleunigungsgesetz trat am 29. Dezember 2023 in Kraft. Es beinhaltet im Wesentlichen die gesetzliche Feststellung, dass bestimmte Verkehrsprojekte bei Straße und Schiene sowie die Errichtung und der Betrieb von Schnellladeinfrastruktur im überragenden öffentlichen Interesse liegen. Zudem können Ersatzneubauten im Bereich der Bundesfernstraße auch bei baulicher Erweiterung im Vorgriff auf einen späteren Ausbau genehmigungsfrei und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) errichtet werden. Auch der Bau von Radwegen an Bundesstraßen wurde von der UVP-Pflicht freigestellt. Zudem beinhaltet das Gesetz die Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens (Straße, Schiene und Wasserstraße) und die Einführung einer Vier-Jahres-Genehmigungspflicht bei bestimmten Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz leistet einen wichtigen Beitrag zum Bund-Länder-Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung, der bei der MPK am 6. November 2023 verabschiedet wurde. Er sieht eine Vielzahl von sektorübergreifenden Maßnahmen in den Bereichen Verfahren und Prozesse, Digitalisierung und Personal vor. Ein erster Bericht zur Umsetzung wurde bei der Ministerpräsidentenkonferenz am 20. Juni 2024 vorgestellt.

23. Wie hat sich nach Ansicht der Bundesregierung die Verfahrenszeit aufgrund der ergriffenen Maßnahmen in der laufenden Wahlperiode verbessert bei
- der Planung,
 - der Genehmigung sowie
 - beim Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten (bitte die durchschnittliche Zeitersparnis in Prozent angeben)?

50. Wie viele Verkehrsinfrastrukturprojekte wurden in der 20. Legislaturperiode aufgrund der gesetzgeberischen Tätigkeit der Ampelkoalition tatsächlich beschleunigt (bitte die einzelnen Projekte tabellarisch aufzählen)?

Die Fragen 23 und 50 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Evaluierung der erzielten Beschleunigungseffekte erfolgt im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Evaluierungsfristen zu einem späteren Zeitpunkt.

24. In welchem Umfang haben sich Infrastrukturprojekte in den letzten drei Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich verteuert (bitte getrennt nach Straße, Schiene und Wasser angeben)?

Nach den Baupreisindizes des Statistischen Bundesamts Deutschland stiegen die Preise im Bundesfernstraßenbau (gewichteter Baupreisindex für Straßenbau und Brücken im Straßenbau) zwischen 2021 und 2024 um 31,6 Prozent.

Die Kostensteigerungen im Bau der Bundesschienenwege betragen durchschnittlich für 2021 5,4 Prozent, für 2022 17,0 Prozent und für 2023 7,8 Prozent. Für 2024 liegen noch keine Zahlen vor.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen haben sich die Kosten für Infrastrukturprojekte im Zeitraum von 2021 bis 2024 analog zum gewichteten Baupreisindex für Straßenbau und Brücken im Straßenbau um 31,6 Prozent erhöht.

25. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode unternommen, um sichere Lkw-Stellflächen an und in der Nähe von Autobahnen auszubauen und telematisch zu optimieren (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, Seite 40, bitte konkrete Maßnahmen mit Zeitplan einzeln aufschlüsseln)?

Das BMDV und die Autobahn GmbH des Bundes forcieren die Schaffung weiterer sicherer Lkw-Parkstände und die optimierte Nutzung vorhandener Parkflächen u. a. durch Einsatz von Telematik auf den Rastanlagen des Bundes als wichtige Daueraufgabe. Im Haushaltsansatz der Autobahn GmbH des Bundes ist hierfür ein Investitionsvolumen von jährlich 100 Mio. Euro für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an Autobahnen eingeplant. Durch die Baumaßnahmen wird der Fehlbedarf an Lkw-Parkständen auf den Autobahnen zukünftig weiter verringert, jedoch der Bedarf nicht vollständig gedeckt werden können.

Im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzepts werden konkrete Projekte zum bedarfsgerechten Neubau sowie zum Um- und Ausbau von vorhandenen Rastanlagen festgelegt und von der Autobahn GmbH des Bundes umgesetzt. In den Jahren 2021 bis 2023 (endgültige Zahlen zu 2024 liegen dem BMDV aktuell noch nicht vor) sind 1.730 zusätzliche Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen des Bundes neu errichtet worden. Nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes ist von 2024 bis Ende 2025 die Verkehrsfreigabe von insgesamt rund 1.400 neuen Lkw-Parkständen geplant. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2021 bis 2024 in der Nähe der Autobahnen 1.139 durch die „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ geförderte Stellplätze neu eröffnet.

Mit Hilfe von telematischen Parkverfahren kann die vorhandene Fläche auf Rastanlagen durch komprimiertes Parken unter bestimmten Bedingungen besser genutzt werden. Derzeit sind deutschlandweit vier Anlagen mit einer tele-

matisch gesteuerten Optimierung der vorhandenen Parkflächen auf den Bundesautobahnen in Betrieb. Um den Einsatz telematischer Parkverfahren weiter voranzutreiben, sollen bis Ende 2025 drei weitere Rastanlagen mit telematischen Parkverfahren fertiggestellt werden – wovon die erste Anlage auf der Rastanlage Hunsrück West an der A 61 im Jahr 2024 in den Bau gegangen ist.

26. 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?

Entsprechend dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag war es zunächst Ziel, Bausteine zu wichtigen Themen des Luftverkehrs zu erarbeiten und innerhalb der Bundesregierung abzustimmen, die im Ergebnis zu einer Gesamtstrategie führen sollen. Zu diesen Bausteinen gehörten insbesondere die nachhaltige und leistungsfähige Weiterentwicklung des Luftverkehrs, die Klimaneutralität von Luftverkehr und Flughafenbetrieb sowie die Digitalisierung.

Die bisherigen Erfahrungen dieses Prozesses haben gezeigt, dass sich die Ausgangslage des Luftverkehrs durch die COVID-19-Pandemie sowohl national als auch international grundlegend verändert hat und die hierdurch hervorgerufenen akuten Herausforderungen (insbesondere Aufrechterhaltung der Konnektivität und der Versorgungsfunktion des Luftverkehrs) bewältigt werden müssen. Hinzu kommt, dass nahezu alle relevanten Bereiche des Luftverkehrs mittlerweile mindestens europäisch geregelt werden (z. B. Marktzugang, Klima-/Umweltfragen, Sicherheit), so dass nationale Spielräume für konzeptionelle Überlegungen gering sind.

Angesichts dessen wird der Prozess einschließlich des notwendigen Dialogs mit Stakeholdern weiter fortgeführt.

27. Welche Fördersummen wurden in dieser Legislaturperiode in welche Schienenbauprojekte zur Anbindung an Flughafendrehkreuze investiert (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?

Die Höhe der Baukostenzuschüsse in den Jahren 2021 bis 2024 für Eisenbahninfrastrukturprojekte, die der verbesserten Anbindung von Großflughäfen dienen, ist basierend auf Angaben der DB AG in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Viele der dort genannten Vorhaben dienen unterschiedlichen verkehrlichen Zielen, nicht ausschließlich der Anbindung des in der rechten Spalte genannten Flughafens. Ein Beispiel: die NBS Frankfurt-Mannheim (genauer: deren nördlicher Abschnitt) ist Voraussetzung für den „Hessen-Express“, welcher Wiesbaden und Darmstadt mit dem Frankfurt-Flughafen verbinden soll. Der Abschnitt wird aber auch von Zügen genutzt werden, die den Frankfurter Flughafen nicht bedienen.

Projektbezeichnung	Ist 2021 in Mio. Euro	Ist 2022 in Mio. Euro	Ist 2023 in Mio. Euro	Ist 2024 in Mio. Euro	Flughafen
Knoten Berlin, Südkreuz – Blankenfelde	99,5	141,3	159,9	135,9	Berlin
RRX Rhein-Ruhr-Express	79,3	96,4	106,3	74,3	Düsseldorf
NBS Frankfurt – Mannheim	8,3	13,0	21,3	29,4	Frankfurt
Knoten Frankfurt Stadion 3. Baustufe	2,7	2,7	4,1	4,3	Frankfurt
NBS Wallauer Spange	0,9	1,1	1,7	1,1	Frankfurt

Projektbezeichnung	Ist 2021 in Mio. Euro	Ist 2022 in Mio. Euro	Ist 2023 in Mio. Euro	Ist 2024 in Mio. Euro	Flughafen
Neubau Überwerfungsbauwerk Troisdorf	0,1	0,3	0,4	0,4	Köln/Bonn
Knoten Köln, Ausbau südlich Gummersbacher Straße 1,6	1,6	7,1	12,2	3,9	Köln/Bonn
S-Bahn Köln, S 13 Troisdorf-Bonn-Oberkassel	80,3	61,8	51,1	80,7	Köln/Bonn
Erdinger Ringschluss	0,3	0,4	0,3	0,2	München
Walpertskirchener Spange	-	0,2	0,3	0,2	München
NBS Wendlingen-Ulm	498,8	74,9	75,6	88,0	Stuttgart
Gäubahn Nord – Pfaffensteigtunnel	1,1	6,7	10,7	16,1	Stuttgart
Stuttgart 21	37,3	46,2	32,0	121,8	Stuttgart

Quelle: DB AG

28. Wie viele Mittel aus den Einnahmen der Luftverkehrsteuer sind in dieser Legislaturperiode für Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr geflossen (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 42)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 49 und 50 auf Bundestagsdrucksache 20/14696 sowie auf die Antwort auf die Schriftliche Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 20/13317 verwiesen.

29. Was hat die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode unternommen, um die Standortkosten im Luftverkehr zu reduzieren, um die Wettbewerbsbedingungen zu verbessern?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 20/13862 verwiesen.

30. Inwiefern hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode 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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 197 auf Bundestagsdrucksache 20/12255 verwiesen.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass das Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Klimaschutz weitere Maßnahmen unterstützt:

- 1) ein Projekt der Concrete Chemicals GmbH, das auf die Produktion von strombasiertem Flugkraftstoff abzielt, hin zur beihilferechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission.
- 2) das Energieforschungsprojekt „SolarFuels – Synthetische Kraftstoffe aus Sonnenlicht“, mit dem ein Forschungskonsortium (Synhelion Germany GmbH, DLR, Solarinstitut Jülich) beim Aufbau und Betrieb einer Pilotanlage gefördert wird.

31. Inwieweit hat sich die Bundesregierung, außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte, dafür eingesetzt, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?

Das alleinige Initiativrecht für Regelungen, die die EU-weite Genehmigung von Fahrzeugen betreffen, liegt bei der Europäischen Kommission. Das genannte Anliegen aus dem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung in Form von Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 und Erwägungsgrund 30 der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 erfolgreich in die europäische Ebene eingebracht. Die neue EU-Kommission beabsichtigt für die Wahlperiode 2024 bis 2029, dass E-Fuels in einer gezielten Änderung der Verordnung über CO₂-Flottenziele für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine Rolle spielen sollen.

32. Welche konkreten Vorhaben aus dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode umgesetzt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 41)?
33. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bereits angestoßen?
34. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode bereits abgeschlossen?
35. Welche konkreten Ausbau- oder Modernisierungsvorhaben für Radwege wird die Bundesregierung bis Ende der Legislaturperiode noch anstoßen bzw. abschließen?
36. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur in dieser Legislaturperiode eingeleitet bzw. umgesetzt (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 41)?
37. Welche Maßnahmen gibt es zur Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur, und welche davon sind eine Fortführung der in vergangenen Wahlperioden aufgesetzten Förderinstrumente?

Die Fragen 32 bis 37 werden gemeinsam beantwortet.

Im April 2021 hat das Bundeskabinett mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) ein strategisches Grundsatzdokument für die Radverkehrspolitik von Bund, Ländern und Kommunen für die Zeit bis 2030 beschlossen. Zur Erreichung der Ziele des NRVP 3.0 haben nicht nur das BMDV, sondern auch die anderen im NRVP adressierten Akteure bereits eine Vielzahl an Aktivitäten angestoßen. Das BMDV führt momentan eine Zwischenevaluation des NRVP 3.0 durch. In diesem Rahmen sollen die bereits durchgeführten maßgeblichen Aktivitäten aller Akteure zusammengetragen und in Bezug auf deren bisherigen Beitrag zur Erreichung der Ziele des NRVP 3.0 bewertet werden. Im Ergebnis sollen etwaige noch offenen Aufgaben identifiziert und Empfehlungen zur künftigen Schwerpunktsetzung für die weitere Umsetzung des NRVP 3.0 (zweite Hälfte seiner Laufzeit) erarbeitet werden. Die Ergebnisse der Zwischenevaluation werden im Herbst 2025 erwartet.

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 wurden 2020 erstmals umfangreiche Mittel für die investive Förderung des Radverkehrs und die Umsetzung des NRVP 3.0 im Haushalt des BMDV bereitgestellt. Mit Hilfe dieser Mittel war es möglich, Maßnahmen und Instrumente zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur der Länder und Kommunen aufzubauen. Die hierfür zur Verfügung gestellten Mittel standen jedoch zunächst nur wenige Jahre zur Verfügung und entsprachen damit nicht den Umsetzungszeiträumen, die für die Planung und Umsetzung von mehrjährigen Infrastrukturprojekten in der Regel benötigt werden. Gleichzeitig waren die in dieser Förderperiode veröffentlichten Förderaufrufe oftmals stark überzeichnet, was den großen Bedarf an einer langfristigen Verstetigung der Radverkehrsförderung des Bundes aufzeigt.

In dieser Legislaturperiode wurden im Rahmen der Haushalte 2023 und 2024 die finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung in dieser Legislaturperiode mittelfristig gesichert. Über die Fortschreibung und Verstetigung hinaus hat die Bundesregierung die Radverkehrsförderung insbesondere an der Schnittstelle zum Schienenpersonenverkehr mit neuen Förderprogrammen ergänzt: So wurde im Haushalt 2022 erstmals der neue Titel „Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ ausgebracht. Der zugehörige Förderaufruf erfuhr eine große Nachfrage. Weiterhin ist auch die Förderung nach § 17 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes auf die Stärkung des Radverkehrs ausgerichtet worden; im Jahr 2024 ist die Förderrichtlinie in Kraft getreten.

Zudem wurde mit dem Mobilitätsforum Bund eine Anlaufstelle für Länder und Kommunen geschaffen, die u. a. mit Aus- und Weiterbildungsangeboten für kommunale Angestellte dem Personal- und Fachkräftemangels bei den Kommunen vor Ort begegnet.

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. erhöht. Die Haushaltsmittel für 2024 wiesen ebenfalls 120 Mio. Euro auf. Im ersten Regierungsentwurf des Haushaltes 2025 sind 120 Mio. Euro für Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes angesetzt. Die Haushaltsmittel wurden 2023 bedarfsgerecht erhöht und sind bisher auskömmlich.

Um bei dem Bau von Radwegen an Bundesstraßen Erleichterungen im Planungs- und Genehmigungsprozess zu erreichen, wurde das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) um einen neuen § 14d ergänzt. Danach bedarf die Änderung einer Bundesstraße durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges mit einer durchgehenden Länge von bis zu 10 Kilometern keiner Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Änderung des UVPG trat am 29. Dezember 2023 in Kraft und war Bestandteil des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes.

Die geschaffenen Förderinstrumente des Bundes zeigen inzwischen erste Erfolge: Im Rahmen der Radverkehrsförderung des Bundes konnten bereits mehr als 3.700 Projekte in ganz Deutschland bewilligt werden (u. a. Brücken, Unterführungen, Radwege, Kreuzungen, Fahrradparkhäuser), mehr als 1.000 Projekte hiervon sind auch bereits baulich abgeschlossen. Um die Potenziale des Radverkehrs zu heben, die Ziele des NRVP 3.0 zu erreichen und die Effektivität der Radverkehrsförderung des Bundes weiter zu erhöhen, bedarf es allerdings angesichts von mehr als 10.000 Kommunen in Deutschland weiterer Anstrengungen und einer langfristigen Verstetigung der 2021 erfolgreich auf den Weg gebrachten Förderinstrumente des Bundes. In diesem Zusammenhang sollen auch eine Bündelung und Vereinfachung der Radverkehrsförderprogramme geprüft werden.

Eine Aufstellung der einzelnen bestehenden Programme ist der Übersicht zu entnehmen:

Fortführung Förder- und Finanzhilfeprogramme (in der 20. LP teilweise aufgestockt und verstetigt)
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 nicht-investive Modellprojekte (Studien, Gutachten, Forschungsprojekte oder Kampagnen)
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen
Förderung von E-Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung (E-Lastenfahrrad-Richtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative)
Förderung von investiven Modellprojekten (Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr der Nationalen Klimaschutzinitiative)
Unterstützung von Kommunen bei der Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur (u. a. Bau von Radwegen und Radabstellanlagen im Rahmen der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative)
Neue Förder- und Finanzhilfeprogramme in der 20. LP
Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen
Förderung von Radwegen über oder unter Eisenbahnstrecken nach § 17 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG)
Finanzierungsmöglichkeiten Bund
Radwegebau an Bundesstraßen
Radverkehrstauglicher Ausbau Betriebswege an Bundeswasserstraßen

38. 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)?

Das Förderprogramm auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr befindet sich seit September 2021 in der Umsetzung, aktuell mit einem Übergang von der Phase der Förderung in den Betrieb der geförderten Fahrzeuge. Am 14. November 2024 fand im BMDV eine Bilanzveranstaltung statt.

Die Richtlinie wurde an die neuen Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen angepasst und im Juni 2024 neu veröffentlicht. Die Laufzeit endet am 31. Dezember 2025.

Verfügbare Haushaltsmittel sind vollständig in laufenden Projekten gebunden. Die Bewilligung neuer Projekte wurde aufgrund neuer Schwerpunktsetzungen im Haushalt eingestellt. Eine Verlängerung ist in Abhängigkeit von den Themenstellungen und der Mittelverfügbarkeit kommender Haushaltsjahre möglich.

39. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode angestoßen bzw. umgesetzt, um dem Fachkräftemangel im Güterkraftverkehrsbereich entgegenzuwirken (vgl. Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 40)?

40. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode 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)?
41. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode 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 Fragen 39 bis 41 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat zum Beschluss des Deutschen Bundestages vom 5. Juli 2023 mit der Ausschussdrucksache 20(15)316 vom 6. Januar 2025 den Fortschrittsbericht zum Thema „Transportlogistik sichern – Mit fairen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr“ vorgelegt. Zur Beantwortung der Frage 39 wird auf Punkt 3 ff., zur Frage 40 auf Punkt 2 und zur Frage 41 auf Punkt 1 des Berichts verwiesen.

42. Welche Maßnahmen hat das BMDV in dieser Legislaturperiode umgesetzt, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch Menschen mit Behinderungen, im Straßenverkehr zu erhöhen?

Die Bundesregierung erstattet alle zwei Jahre in Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestags (Bundestagsdrucksache 7/4164) Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr. Der Bericht gibt Auskunft über die im Berichtszeitraum ergriffenen Maßnahmen. Der Unfallverhütungsbericht 2020/2021 ist als Bundestagsdrucksache veröffentlicht (20/4580). Der Unfallverhütungsbericht 2022/2023 liegt beim Deutschen Bundestag zur Behandlung.

Für Menschen mit Behinderung wird beispielhaft das Forschungsvorhaben „MobiLe“ der Bundesanstalt für Straßenwesen hervorgehoben. Zentral war die Entwicklung einer Internetplattform zur Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung. Vielfältige Unterrichtsmaterialien wurden für unterschiedliche Verkehrssituationen und -beteiligungsarten (Zufußgehen, Fahrrad und Bus & Bahn) erstellt und stehen seit 2024 kostenfrei zur Verfügung. Die Deutsche Verkehrswacht e. V. hat den Betrieb des Internetportals übernommen.

43. Welche Forschungsprojekte im Bereich der Mobilität wurden durch das BMDV in dieser Legislaturperiode ausgeschrieben, und wie hoch sind die dafür jeweils veranschlagten Mittel?

Im Bereich der Mobilität wurden in dieser Legislaturperiode die folgenden Forschungsprojekte nach Maßgabe des § 116 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ausgeschrieben:

Kurzbezeichnung der Leistung	Auftragswert (in Euro inklusive USt.)
Abbildung von Klimaschutzmaßnahmen in Verkehrsnachfragemodellen	312.851
Analyse und Überarbeitung von Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität	346.040
Analyse und Weiterentwicklung des Bahnhofszubringerverkehrs zur Verbesserung der überregionalen Mobilität einer Metropolregion	157.056
Ausgestaltung von Vertiports in Städten	253.768

Kurzbezeichnung der Leistung	Auftragswert (in Euro inklusive USt.)
Basisermittlung des Finanzbedarfs für den öffentlichen Personennahverkehr bis 2023 bis 2031	95.200
Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern	115.144
Bruchfreie Kurzzeit-Ensemblevorhersagen – SINFONY-Luftfahrt	299.999
Erhöhung von Sicherheit und Akzeptanz von Radverkehrsführungen in ländlichen Räumen und in Stadt-Umland-Beziehungen	299.975
Ermittlung neuer Märkte für die Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040	245.045
Ermittlung von wissenschaftlichen Grundlagen für Vorschriften von Fähren	418.834
Erstellung der Methodik zur Entwicklung bundesweiter Mindeststandards der ÖPNV-Erreichbarkeit	471.121
Harmonisierung der Systeme für elektronische Gefahrgutbeförderungsdokumente nach der eFTI-Verordnung und nach den Vorgaben des RID/ADR/ADN	164.844
Indizes für die Energie-Effizienz und die Treibhausgasintensität von Binnenschiffen	355.067
Konkretisierung der technischen Anforderungen an Binnenschiffe auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2	745.380
Mitwirkung in ICAO CAEP WG3 zur Überarbeitung und Entwicklung von Emissionsstandards für zivile Überschallflugzeuge sowie zur weiteren Überprüfung der Unterschall-Emissionsstandards, insbesondere für nvPM	214.916
Mobilität in Deutschland 2023	3.749.817
Nachhaltige Mobilitätslösungen für den Multi- und Intermodalverkehr in ländlichen Räumen	218.009
Nutzung von Satellitendaten zur Ableitung einer Wolkenmaske für Eiswolken und von Vulkanaschekontamination im En-route-Bereich für den Flugwetterdienst	299.791
Optimierung der Datenflüsse und Darstellung von Störungsinformationen zur Verbesserung der Fahrgastinformation im ÖPNV	347.575
Sicherheitsmanagement in der Allgemeinen Luftfahrt und im Luftsport	89.600
Simulationen zu Prognosen von Verkehrsaufkommen und Emissionen des Luftverkehrs inklusive künftigen Flugzeugentwicklungen – Mitwirkung in ICAO CAEP (FESG und MDG)	174.598
Standardisierte Abschätzungen der Emissionen und Immissionen aus dem Flugverkehr in der Umgebung von Verkehrsflughäfen mit besonderem Augenmerk auf Ultrafeinpartikel und die Mitwirkung in ICAO CAEP (MDG)	174.930
Studie zur Nutzung und Integration neuer Sensor- und Informationsquellen für die Navigation und den Betrieb auf Seeschiffen und Untersuchung technischer und regulatorischer Rahmenbedingungen (NAVSEN)	998.328
Turbulenzstrukturen im Flughafenumfeld bzw. in der Umgebung von Start- und Landebahnen	299.775
Unternehmensübergreifende Vernetzung der Sharing-Mobilitätsangebote durch offene Standards und Schnittstellen	598.879
Verbesserung der bruchfreien 3D-Windvorhersage in Flughafennähe und den europäischen Flugrouten	299.152
Verfahren zur Prüfung von Luftfracht mittels EVD-Technik	299.999

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

Die beigelegte Anlage* enthält sämtliche Förderprogramme, welche zwischen dem 21. Oktober 2021 und heute beendet wurden. Einige der Programme wurden verlängert bzw. durch eine neue Richtlinie fortgeführt. Der Vollständigkeit halber sind die ursprünglichen Richtlinien jedoch enthalten.

45. Welche Förderprojekte wurden in dieser Legislaturperiode beendet?

46. Welche Förderprojekte sollen auslaufen und wann?

Die Fragen 45 und 46 werden gemeinsam beantwortet.

Unter Förderprojekten werden einzelne Maßnahmen verstanden, die auf der Basis der Förderprogramme (Förderrichtlinien, Förderaufrufe) durch Bescheid bewilligt wurden. Um einen Überblick über abgeschlossene Förderprojekte des BMDV zu erhalten, steht auf der Internetseite des BMDV die Förderlandkarte zur Verfügung. Dort können aufgeschlüsselt nach Förderprogrammen, die einzelnen Projekte abgerufen werden.

47. Was hat die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode unternommen, um den hohen Kosten für den Erwerb des Führerscheins zu begegnen?

Die mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis verbundenen Kosten unterliegen weit überwiegend der allgemeinen Preisentwicklung bei den Betriebs- und Personalkosten. Ferner hängen sie u. a. von der Region und der Größe der Fahrschule ab, aber auch von der individuellen Leistungsbereitschaft des Fahrschülers.

48. Welche Fortschritte hat die Bundesregierung beim Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur erreicht?

49. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den nach Kenntnis der Fragesteller anfallenden hohen Kosten für den Erwerb des Führerscheins auch im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener in ländlichen Regionen, und was hat die Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode zur Erreichung ihres Ziels unternommen, bis zum Jahr 2030 15 Millionen Elektrofahrzeuge und 1 Million Ladepunkten zu schaffen?

Die Fragen 48 und 49 werden gemeinsam beantwortet.

Der Führerschein bedeutet Freiheit, Mobilität und für manche Bürgerinnen und Bürger vor allem auch Zugang zum Beruf und zu kultureller Teilhabe, gerade auch in ländlichen Regionen. Aus Sicht der Bundesregierung braucht es daher eine gute Balance zwischen qualitativ hochwertiger Ausbildung und bezahlbaren Kosten. Nur so kann das immer noch zu hohe Unfallrisiko von Fahranfängern weiter gesenkt werden.

Mit finanziellen Anreizen wie dem Umweltbonus oder der Förderrichtlinie Elektromobilität hat die Bundesregierung den Pkw-Markthochlauf maßgeblich vorangetrieben. Nach dem Auslaufen der Förderangebote ist es insbesondere die Aufgabe der Automobilindustrie, die Modellvielfalt zu erhöhen und attraktive Kundenpreise anzubieten.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/14936 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Voraussetzung für die Akzeptanz der Elektromobilität ist vor allem ein verlässliches Angebot an Ladeinfrastruktur. Die Bundesregierung konzentriert ihre Förderung daher auf den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Die Gesamtstrategie für den Ladeinfrastruktur-Ausbau bildet der im Oktober 2022 vom Bundeskabinett beschlossene Masterplan Ladeinfrastruktur II.

Mit Stand zum 1. Dezember 2024 sind in Deutschland rund 150.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Betrieb. Der Anteil der Schnellladepunkte beträgt 20 Prozent. Seit Beginn der Legislaturperiode ist die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte um 180 Prozent gestiegen, die installierte Ladeleistung um 210 Prozent von 1,6 auf 4,9 Gigawatt. 20 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte wurden mit Mitteln des BMDV gefördert.

Darüber hinaus schafft das BMDV mit dem Deutschlandnetz ein flächendeckendes Netz mit 9.000 Ladepunkten für das ultraschnelle Laden von Elektro-Pkw. Das BMDV erfüllt damit seine Gewährleistungsaufgabe aus dem Schnellladegesetz. Die Ausschreibung des BMDV für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladestationen im ländlichen, suburbanen und urbanen Raum mit bis zu 900 Standorten (Regionallose) wurde am 26. September 2023 erfolgreich abgeschlossen und die Zuschläge an zehn Unternehmen erteilt. Die Autobahn GmbH hat ihr Vergabeverfahren für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur an 200 Standorten an unbewirtschafteten Rastanlagen mit der Zuschlagserteilung am 9. Februar 2024 abgeschlossen. Der Aufbau der Standorte soll 2026 abgeschlossen werden.

51. Welche Fortschritte wurden nach der vom BMDV medienwirksam inszenierten Sprengung der Rahmede-Talbrücke vom BMDV bis Ende 2024 erreicht?

Nach der Sprengung der Talbrücke Rahmede am 7. Mai 2023 hat die Autobahn GmbH des Bundes den Auftrag für den Neubau der Talbrücke Rahmede am 4. Juli 2023 vergeben. Die im Oktober 2023 begonnenen Bauarbeiten laufen planmäßig. Ende 2024 waren die Vershubtakte der Stahlbauteile für die erste Fahrbahn weitgehend erfolgt.

52. Welche Maßnahmen im Bereich der barrierefreien Mobilität – auch in Verbindung mit der „Bundesinitiative Barrierefreiheit – Deutschland wird barrierefrei“ (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/kabinett-barrierefreiheit-2146172) – hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode umgesetzt?

Der Bund unterstützt Investitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Verkehrsstationen u. a. durch zwei Sonderfinanzierungsprogramme sowie im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III. Die DB AG baut pro Jahr ca. 100 Bahnhöfe beziehungsweise 150 Bahnsteige barrierefrei um. Zwei weitere Sonderprogramme mit dem Schwerpunkt der Aufhöhung besonders niedriger Bahnsteige sowie der Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit an Bahnhöfen wurden Ende 2023 zwischen BMDV und DB Station&Service AG abgeschlossen.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV liegt in der Zuständigkeit von Ländern und Kommunen. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben für den ÖPNV u. a. über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Über Letzteres werden umfangreiche Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bereitgestellt, was auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Rahmen

von Investitionsvorhaben für den schienengebundenen ÖPNV umfasst. Diese werden im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Nachweises nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung als gesamtwirtschaftlich sinnvoll berücksichtigt. Die bereitgestellten Mittel werden von aktuell 1 Mrd. Euro auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 erhöht und ab 2026 mit 1,8 Prozent dynamisiert.

Im Koalitionsvertrag ist vereinbart worden, die Ausnahmen von der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz bis 2026 gänzlich abzuschaffen. Die Länder haben in der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2022 hierzu Stellung genommen und unterstützen das Ziel einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der technisch vertretbaren und finanziell von den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen leistbaren Möglichkeiten. Im November 2023 wurde die im Auftrag des BMDV durchgeführte Ex-post-Evaluation gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr auf der Seite <https://fops.de> veröffentlicht. Der Schlussbericht der Studie wird derzeit ausgewertet.

Das Thema Barrierefreiheit findet auch Berücksichtigung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Im Auftrag des BMDV hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur einen Leitfaden erstellt, der technische, räumliche und digitale Anforderungen berücksichtigt. Der Leitfaden diente als Grundlage für die Erarbeitung der DIN SPEC 91504 „Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“, die das Deutsche Institut für Normung e. V. am 18. Oktober 2024 veröffentlicht hat.

Das BMDV fördert zudem mit fünf Projekten anwendungsorientierte Vorhaben zur Integration autonomer und vernetzter Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Der Fahrzeugeinsatz soll barrierefrei und inklusiv erfolgen und insbesondere den Belangen geh-, seh- und hörbehinderter Personen gleichermaßen Rechnung tragen. Eine übergreifende Strategie für das autonome Fahren wird derzeit erarbeitet.

Im Rahmen des Modernitätsfonds (mFUND) fördert das BMDV u. a. Projekte, die die Potenziale von Dateninnovationen nutzen, um die Barrierefreiheit zu verbessern. Am 12. Dezember 2023 fand in Berlin die mFUND-Konferenz zum Thema „Mobilität für alle: Open Data für einen inklusiven Verkehrssektor“ statt. Des Weiteren fand im Januar 2024 ein PulseTalk der mFUND-Begleitforschung zum Thema „Barrierefreiheit im Verkehr: Technologien für eine inklusive Mobilität“ statt. Ein Artikel zum Thema „Selbstständig unterwegs im ÖPNV: Individuelle Mobilitätsangebote für Menschen mit Beeinträchtigungen“ wurde auf der mFUND-Webseite veröffentlicht (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/oepnv-barrierefreiheit.html>). Zuletzt war der mFUND am 3. und 4. Juni 2024 auf den Inklusionstagen des BMAS mit einem Infostand vertreten. Dabei wurden zudem zwei Projekte zur Verbesserung der Barrierefreiheit vorgestellt.

53. Hat die Bundesregierung gemeinsam mit Ländern und Kommunen Maßnahmen ergriffen, um bei der Verkehrsplanung verbindliche Kriterien und Standards für Barrierefreiheit zu erarbeiten, und wenn ja, inwieweit wurden hierbei die Organisationen und Interessenvertretungen von mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigten Menschen einbezogen?

Das BMDV hat 2021 das Forschungsvorhaben „Ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Mobilität“ in Auftrag gegeben, welches verkehrsträgerübergreifend gesetzliche Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im

Bereich Mobilität evaluiert hat. Der Schlussbericht wurde im November 2023 auf der Webseite fops.de veröffentlicht.

Das Forschungsvorhaben mit Beteiligung wesentlicher Akteure (u. a. Interessenvertretern von Menschen mit Behinderungen sowie Vertretern von Ländern und kommunalen Spitzenverbänden) hat vor allem gezeigt, dass eher ein Problem bei der Umsetzung der Regelungen zur Herstellung der Barrierefreiheit in die Praxis besteht, aber kein wesentlicher Mangel an rechtlichen Vorgaben.

Für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist in § 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit ausdrücklich als Ziel definiert. Diese erstreckt sich auch auf die Nebenbetriebe an Bundesautobahnen (§ 1 Absatz 4 Nummer 5 FStrG).

Aspekte der Barrierefreiheit sind in den anerkannten Regeln der Technik berücksichtigt. Diese werden in der Regel durch die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) erstellt und fortlaufend auf Basis der geltenden Standards und aktuellen Kenntnisständen aktualisiert.

Für Straßen in der Baulast der Länder und Gemeinden gelten demgegenüber die Straßen- und Wegegesetze der Länder, welche die Barrierefreiheit in ähnlicher Form berücksichtigen.

Für den ÖPNV sind in unserem föderalen System die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger zuständig. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz (RegG) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Die Regionalisierungsmittel können sowohl für die Bestellung von Verkehrsleistungen als auch für Investitionen und weitere Maßnahmen im ÖPNV, z. B. für eine seniorengerechte und barrierefreie Infrastruktur, eingesetzt werden. Über die Verwendung der Mittel entscheiden die Länder in eigener Verantwortung.

Wesentliche Fördervoraussetzung im Rahmen des GVFG ist, dass das Vorhaben Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

Bei der Aufstellung und Fortentwicklung von Nahverkehrsplänen sind zudem gemäß § 8 Absatz 3 Satz 6 des Personenbeförderungsgesetzes Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören und deren Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

54. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um das barrierefreie Reisen mit Bus und Bahn zu verbessern?
 - a) Wurde das Angebotsportfolio der Mobilitätsservice-Zentralen (MSZ) der Deutschen Bahn AG ausgebaut bzw. mit staatlichen Mitteln unterstützt, und wenn ja, inwieweit?

Die Fragen 54 und 54a werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 2. August 2023 wurde § 10a AEG in das Gesetz eingefügt. Die Bundesregie-

nung hat damit von einer Regelungsoption Gebrauch gemacht, die im Wesentlichen auf deutsches Beitreiben in das EU-Recht eingeführt wurde. Nach § 10a AEG müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen in Deutschland betreiben, sowie die Betreiber von Bahnhöfen des Personenverkehrs zusammenarbeiten, um bis zum 1. Januar 2025 eine zentrale Anlaufstelle einzurichten und diese dauerhaft zu betreiben. Mit dieser Regelung wurde die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass mobilitätseingeschränkte Reisende nur noch einen zentralen Ansprechpartner für ihre Belange bei der Reiseplanung kontaktieren müssen. Dies bringt erhebliche Vorteile und erleichtert das Reisen für diese Personengruppe. Die Regelung ist in einem Dialogprozess unter maßgeblicher Beteiligung von Vertretern der Länder, der Aufgabenträger und der Eisenbahnverbände wie auch der DB AG selbst entstanden. Sie fußt daher auf einem umfassenden Konsens. Der hohe Servicelevel wurde im Sinne der Reisenden beibehalten.

- b) Mit welchen Maßnahmen wurde die Barrierefreiheit der Infrastruktur sowie des Fuhrparks der Deutschen Bahn AG zugunsten von Menschen mit Mobilitäts-, Sinnes- und kognitiven Einschränkungen verbessert?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe in den letzten Jahren im erheblichen Umfang Erneuerungsmaßnahmen und Erweiterungen der Funktionalität wie z. B. Aufzüge, Fahrgastinformationsanlagen oder taktile Wegeleitung an Anlagen der Personenbahnhöfe durchgeführt, die die Barrierefreiheit verbessern. Damit wird auch der gesetzliche Auftrag gemäß Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO), bei der Erstellung und Umsetzung von Programmen eine möglichst „weitreichende Barrierefreiheit“ zu erzielen, sukzessive erfüllt.

Mit Stand 30. November 2023 ist laut DB AG bereits ein erheblicher Teil der rund 9.300 Bahnsteige der DB InfraGO AG barrierefrei:

Ausstattungsmerkmale weitreichende Barrierefreiheit	Anzahl Bahnsteige
Stufenfreiheit mittels Aufzug, langer Rampe oder ebenerdigen Zugangs zum Bahnsteig	8.060
Bahnsteighöhe ≥ 55 cm	6.412
Zugzielanzeiger oder Dynamischer Schrifthanzeiger (DSA) auf dem Bahnsteig	9.217
Lautsprecheranlage oder DSA mit Akustikmodul auf dem Bahnsteig	9.153
Taktile Wegeleitung vom Eingang zum Bahnsteig mit baulichen Leitelementen, z. B. Handläufe, bei Bedarf Bodenindikatoren	5.671
Taktiler Leitsystem auf dem Bahnsteig	5.932
Markierte Treppenstufen an allen Treppen zum Bahnsteig	4.943 von 5.082 ¹
Taktile Handlaufschilder an allen Treppen und Rampen zum Bahnsteig	4.385 von 5.882 ²
Kontrastreiche Wegeleitung, z. B. blau-gelb oder blau-weiß	8.803

1 Summe der Bahnsteige mit Relevanz bzw. auf deren Zuwegung eine Treppe vorhanden ist.

2 Summe der Bahnsteige mit Relevanz bzw. deren Zugang über eine Treppe oder Rampe erfolgt

Die Gegenüberstellung der Messergebnisse von November 2023 mit den Zahlen zu Beginn des Jahres 2020 zeigt die positive Entwicklung:

Element der weitreichenden Barrierefreiheit	Ausstattungsgrad Bahnsteige (Prozent) 2020	Ausstattungsgrad Bahnsteige (Prozent) 2023
Fahrgastinformationsanlage	99 %	99 %
Lautsprecher	99 %	99 %
Taktiler Leitsystem Bahnsteig	58 %	64 %
Taktile Weg	45 %	61 %

Element der weitreichenden Barrierefreiheit	Ausstattungsgrad Bahnsteige (Prozent) 2020	Ausstattungsgrad Bahnsteige (Prozent) 2023
Stufenmarkierung ¹	71 %	97 %
Taktile Handlaufschilder ²	8 %	75 %
Wegeleitsystem	93 %	95 %
Stufenfreiheit	84 %	87 %
Bahnsteighöhe > 55 cm	64 %	69 %

1 Ausstattungsgrad der Bahnsteige, bei denen entsprechende Treppen bzw. Rampen vorhanden sind

2 Ausstattungsgrad der Bahnsteige, bei denen entsprechende Treppen bzw. Rampen vorhanden sind

Quelle: DB AG

Die DB AG teilt mit, dass die Erneuerung der Fahrzeugflotte im Fernverkehr im Zeitraum 2020 bis 2025 nach den Grundsätzen des Programms zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG fortgesetzt wurde. Mit der Inbetriebnahme von neu beschafften Zügen – wie dem ICE 4, ICE 3neo und dem Intercity 2 – sowie Modernisierungsmaßnahmen bei der Bestandsflotte konnten wesentliche Verbesserungen für die Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden umgesetzt werden. Neben den Verbesserungen bei Fahrzeugen wurde auch die Ausrichtung der DB Reisezentren auf die spezifischen Bedürfnisse der Zielgruppe weiter vorangetrieben. Auch beim ICE Portal, der Service- und Entertainmentplattform an Bord aller ICE-Züge und vieler Intercitys, wurden identifizierte Barrieren abgebaut.

Durch Ausschreibungen wird der SPNV in Deutschland von den Aufgabenträgern wie Landesverkehrsgesellschaften geprägt. Die Aufgabenträger geben den Leistungsumfang in ihren Anforderungen sehr genau vor, dazu gehören auch Maßnahmen rund um den Fahrgastkomfort. In den Ausschreibungstexten sind die gesetzlich geforderten Anforderungen an die Barrierefreiheit aus der Richtlinie zur Technischen Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende entsprechend berücksichtigt. Weiterführende Ausstattungs- und Servicekomponenten lassen sich häufig nicht entsprechend einpreisen, da für Qualitätssteigerungen keine Zusatzbewertung vorgesehen ist und damit das wirtschaftliche Risiko besteht, den Verkehrsvertrag nicht für sich zu entscheiden. Aufgrund der verschiedenen Anforderungen, aber auch lokalen Gegebenheiten, gestaltet sich die Flotte der DB Regio AG hinsichtlich der Fahrzeugtypen, Baureihen und Fahrzeugausstattungen äußerst heterogen und regional verschieden. Übergreifend kann man jedoch sagen, dass mittlerweile ca. 80 Prozent der Flotte der DB Regio AG barrierefrei zugänglich sind und der Nahverkehr einen wichtigen Beitrag zum selbstbestimmten Reisen der Zielgruppe der mobilitätseingeschränkten Reisenden leistet.

- c) Welche weiteren Assistenzleistungen und Projekte zugunsten von mehr Barrierefreiheit beim Reisen wurden von der Bundesregierung in welchem finanziellen Rahmen unterstützt?
 - d) Wurden mit Blick auf barrierefreies Reisen im ländlichen Raum – ggf. in Kooperation mit Ländern und Kommunen – in der 20. Wahlperiode Verbesserungen erzielt, und wenn ja, welche?
55. Wurden – wie im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (S. 78) vorgesehen – die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereits abgeschafft, und wenn nein, warum nicht, und bis wann soll dies geschehen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Ausnahmemöglichkeiten von dem im Personenbeförderungsgesetz formulierten Ziel, vollständige Barrierefreiheit im

ÖPNV zu erreichen, zu beschränken. Die notwendigen Änderungen im PBefG befinden sich derzeit in Abstimmung.

56. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um für das im öffentlichen Personenverkehr insbesondere der Deutschen Bahn AG beschäftigte Personal Schulungen zur Barrierefreiheit und für die Sensibilisierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen zu entwickeln und zu fördern?

Nach Angaben der DB AG werden die Mitarbeitenden im direkten Kundenkontakt im Umgang mit Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen besonders sensibilisiert und geschult. Im Rahmen der Funktionsausbildungen werden die Inhalte für die verschiedenen Geschäftsfelder definiert und auf unterschiedlichen Wegen vermittelt, zum Beispiel in Präsenz im Unterrichtsraum, bei Praxisübungen am Fahrzeug oder mit relevanten Hilfsmitteln wie Rollator, Rollstuhl oder einem Alterssimulationsanzug. Auch Blended-Learning-Konzepte, bei denen Präsenzveranstaltungen mit Formen des virtuellen Lernens verknüpft werden, kommen zum Einsatz. Wo möglich, werden Betroffene in die Schulungen mit eingebunden. In den kontinuierlich stattfindenden Fortbildungen können die Mitarbeitenden die Inhalte auffrischen.

Zu weiteren Maßnahmen der im ÖPNV tätigen Unternehmen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

57. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um die Ergebnisse bzw. Empfehlungen des „Inklusionstage 2024“ zur barrierefreien und inklusiven Mobilität (www.bmas.de/SharedDocs/Videos/DE/Artikel/Teilhabe/inklusionstage-2024-dgs.html) umzusetzen und inwieweit wurden hierbei die Organisationen und Interessenvertretungen von mobilitäts-, sinnes-, lern- und psychisch beeinträchtigten Menschen einbezogen?

Die Ergebnisse bzw. Empfehlungen der Inklusionstage 2024 werden derzeit ausgewertet und fließen unter anderem in die Diskussionen im Rahmen der „Bundesinitiative Barrierefreiheit“ ein.

58. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um im Bereich der barrierefreien Mobilität die Möglichkeiten der Digitalisierung insbesondere für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen und kognitiven Beeinträchtigungen stärker zu nutzen?

Am 4. Dezember 2024 wurde die Strategie der Bundesregierung für autonomes Fahren im Straßenverkehr veröffentlicht. Darin verfolgt die Bundesregierung unter anderem das Ziel, bis 2030 autonomes Fahren als festen Bestandteil in ein verkehrsträgerübergreifendes und vernetztes Mobilitätssystem zu integrieren. Der öffentliche Verkehr trägt wesentlich zu einem leistungsfähigen, zuverlässigen sowie klimafreundlichen Personenverkehr bei. Eine sinnvolle Integration autonomer Fahrzeuge in Mobilitätssysteme ermöglicht komfortable, bezahlbare und barrierefreie Verkehrsangebote.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 150 auf Bundestagsdrucksache 20/12484 verwiesen.

Für die Bereitstellung bereits erhobener Daten bezüglich barrierefreier Mobilität über den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP; Mobilithek) gelten die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste.

Zu den bereitzustellenden Daten zählen auch Daten zur Zugänglichkeit der Fahrzeuge, der Umsteigewege und zur Barrierefreiheit der Parkplätze, zu Zuganglichkeitshilfen sowie zur Verfügbarkeit von Hilfsdiensten. Das BMDV hat mit dem Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes (MDG), der am Anfang Oktober 2024 im Kabinett beschlossen wurde, Maßnahmen vorgesehen, die eine breitere Verfügbarkeit der Daten im NAP sowie eine bessere Datenqualität und vereinfachte Datennutzung fördern sollen. Nach Beteiligung des Bundesrates im November 2024 wurde der Gesetzentwurf Anfang Dezember 2024 im Bundestag zur Beratung an die zuständigen Ausschüsse (federführend: Ausschuss für Digitales) überwiesen. Der Entwurf des MDG wird in Anbetracht der anstehenden vorgezogenen Bundestagswahl voraussichtlich der Diskontinuität im parlamentarischen Verfahren unterfallen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Lfd. Nummer	Offizielle Bezeichnung der Förderung
1	Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
2	Vorbereitung und Durchführung des ITS Weltkongresses 2021 in Hamburg
3	Förderrichtlinie "Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung"
4	Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren“
5	KI-basierter Regelbetrieb Autonomer On-Demand-Verkehre - KIRA
6	Potentiale des Car-Sharings
7	Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen
8	Förderrichtlinie zur Forschung und Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen (DTW II)
9	Hans-Ertel-Zentrum für Wetterforschung II + III
10	Richtlinie des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zur Förderung von FuE Vorhaben im Bereich der Vorlaufforschung
11	Nationale Copernicus Integrationsmaßnahme I-II
12	Projektförderung in der innovativen Anwendungen von künstlicher Intelligenz
13	innovative Anwendungen von künstlicher Intelligenz
14	Ideen- und Förderaufruf zum Thema unbemannte Luftfahrtanwendungen und individuelle Luftmobilitätslösungen (UAS, Flugtaxis)
15	Förderrichtlinie innovative Luftmobilität (UAV/ Drohnen)
16	Galileo PRS (Public Regulated Service)
17	Umrüstung des GSM-R-Funksystems zur Erhöhung der Störfestigkeit
18	5G-Innovationsprogramm: a) 5G-Forschungsförderung
19	5G-Innovationsprogramm: c) 5G-Umsetzungsförderung
20	Mobilfunkförderung
21	Zuwendungsprojekt "open RAN Lab"
22	Zuwendungsprojekte "open RAN Cities" begrenzt auf 2021

23	Richtlinie zur Förderung innovativer Funknetztechnologien/ Förderung open RAN Ecosystems (Start des Förderprogramms mangels VEen geplant Mitte 2022) und ein Einzelbescheid begrenzt auf 2021)
24	Förderung zur Unterstützung des Gigabitausbaus der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland
25	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Kreditprogramms „Investitionskredit Digitale Infrastruktur“
26	Zuschuss zur Verbesserung der Internetversorgung („Digitalisierungszuschuss“)
27	Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe
28	Alternative Kraftstoffinfrastruktur
29	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS)
30	Förderrichtlinie für Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe (FRL ErK)
31	Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr
32	Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie 2016 bis 2030: 1. Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität) 2. Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)
33	Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)
34	Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff (LNGSeeschiffRL)
35	Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen
36	Förderprogramm Austausch von noch in Betrieb befindlichen alten Dieselmotoren für Gütermotorschiffe
37	Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen
38	Ladeinfrastruktur vor Ort
39	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Programms "Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden - Investitionszuschuss"

40	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Programms "Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Unternehmen und Kommunen"
41	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)
42	Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs
43	Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
44	Richtlinie Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr zur Förderung von Innovationen (Z-SGV)
45	Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr
46	Zuwendungen an Kommunen und Landkreise zur Förderung der Städtischen Logistik
47	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
48	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 sowie mobilen Maschinen
49	Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen, im gewerblichen oder kommunalen Einsatz befindlichen leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen der Schadstoffklassen Euro 3, 4 und 5 oder Euro I, II, III, IV, V und EEV mit Stickoxidminderungssystemen
50	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
51	Richtlinie zur Förderung der Erneuerung kommunaler Einsatzfahrzeugflotten
52	Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen
53	Zuwendungen für den Betrieb von regelmäßigen GST-Linienverkehren mit Schiffen auf den Bundeswasserstraßen.
54	Deutsch-französischer Freundschaftspass
55	Förderrichtlinie "Betriebliches Mobilitätsmanagement" - Sonderaufruf „Ersatzmobilität für Personal in Kliniken, Pflegeeinrichtungen und Corona-Testlaboren – COVID-19“

56	Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“
57	Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des Radnetzes Deutschland
58	Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Grundlage der Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle
59	Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle (FöRiLVuSt2018)
60	Förderrichtlinie für die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen
61	Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle
62	Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen
63	De-minimis-Beihilfe zur Computerspieleentwicklung des Bundes
64	Masterplan und Machbarkeitsstudie HH Hbf - Untersuchung der Erweiterung des Hamburger Hbf sowie Attraktivitätssteigerung
65	Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie
66	Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen
67	Förderung der Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Aus- und Weiterbildungs-Programm)
68	Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (De-Minimis-Programm)
69	Billigkeitsrichtlinie Reisebusse
70	Sofortprogramm Duschcontainer für Lkw-Fahrerinnen und Fahrer auf unbewirtschafteten Rastanlagen an BAB
71	Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt
72	Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt
73	Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt
74	§ 119 Absatz 5 Satz 3 und 4 des Seearbeitsgesetzes i.V.m. § 4 Absatz 3 der Verordnung nach § 119 Absatz 5 des Seearbeitsgesetzes
75	Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen nach Maßgabe von § 53 der Bundeshaushaltsordnung als Beihilfe zur Aufrechterhaltung des Seelotswesens

76	Bundesprogramm touristische Wasserwege
77	Deutsches Maritimes Zentrum (DMZ) e. V.
78	Kapazitätserweiterung der Dt. Raumfahrtausstellung
79	Förderung des Erhalts und des sicheren Weiterbetriebs der Traditionsschifffahrt
80	Richtlinie Solarstrom für Elektrofahrzeuge