

Schriftliche Fragen

mit den in der Woche vom 2. Mai 2022
eingegangenen Antworten der Bundesregierung

Verzeichnis der Fragenden

<i>Abgeordnete</i>	<i>Nummer der Frage</i>	<i>Abgeordnete</i>	<i>Nummer der Frage</i>
Abraham, Knut (CDU/CSU)	97	Domscheit-Berg, Anke (DIE LINKE.)	72, 138
Akbulut, Gökay (DIE LINKE.)	70, 98	Durz, Hansjörg (CDU/CSU)	171
Amthor, Philipp (CDU/CSU)	207	Ferschl, Susanne (DIE LINKE.)	126, 127, 128, 129
Bär, Dorothee (CDU/CSU)	152	Frömming, Götz, Dr. (AfD)	101
Baum, Christina, Dr. (AfD)	157	Ganserer, Tessa (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	118
Bayram, Canan (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	99, 135	Gastel, Matthias (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	172
Beckamp, Roger (AfD)	71	Gauland, Alexander, Dr. (AfD)	102, 103, 139
Biadacz, Marc (CDU/CSU)	136	Geissler, Jonas, Dr. (CDU/CSU)	11, 12, 13, 14
Bilger, Steffen (CDU/CSU)	5, 100	Gohlke, Nicole (DIE LINKE.)	160, 215
Birkwald, Matthias W. (DIE LINKE.)	125	Güler, Serap (CDU/CSU)	140
Bleck, Andreas (AfD)	6, 7	Güntzler, Fritz (CDU/CSU)	49, 50, 104
Bochmann, René (AfD)	8, 44	Gürpınar, Ates (DIE LINKE.)	161
Brandes, Dirk (AfD)	9, 73, 74	Gutting, Olav (CDU/CSU)	76, 105
Brandl, Reinhard, Dr. (CDU/CSU)	170	Harder-Kühnel, Mariana Iris (AfD)	77, 154
Braun, Jürgen (AfD)	45	Hauer, Matthias (CDU/CSU)	15, 51, 52, 106
Brehm, Sebastian (CDU/CSU)	46	Helferich, Matthias (fraktionslos)	107
Brehmer, Heike (CDU/CSU)	143, 158	Höchst, Nicole (AfD)	155, 162
Brodesser, Carsten, Dr. (CDU/CSU)	10, 144, 219, 220	Holm, Leif-Erik (AfD)	16, 17, 173
Bury, Yannick (CDU/CSU)	47, 48	Hoppermann, Franziska (CDU/CSU)	174, 175
Bystron, Petr (AfD)	159	Huber, Johannes (fraktionslos)	78
Cotar, Joana (AfD)	75, 117	Hunko, Andrej (DIE LINKE.)	79
Dağdelen, Sevim (DIE LINKE.)	137	Huy, Gerrit (AfD)	18
Dietz, Thomas (AfD)	1, 153	Jarzombek, Thomas (CDU/CSU)	176

183. Abgeordneter
Dr. Andreas Lenz
(CDU/CSU)
- Wie begründet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sachlich den Bedarf von zwei zusätzlichen Gleisen beim Projekt ABS 36/Brenner-nordzulauf im Bereich zwischen Grafing und Großkarolinenfeld, speziell vor dem Hintergrund, dass zwischen München-Trudering und Grafing keine weiteren Gleise vorgesehen sind, und wie begründet das BMDV in diesem Kontext die unterschiedlichen Prognosen über künftige Zugzahlen (Prognose BVWP für 2030: 290 Züge; Machbarkeitsstudie Lärmschutz Prognose für 2025: 373 Züge; BCP-Studien: 389 Züge in 2030 und 428 in 2040)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer vom 2. Mai 2022

Im Bestand ist die Strecke zwischen München-Trudering und Grafing bereits viergleisig ausgebaut, wobei zwei Gleise von der S-Bahn genutzt werden. Durch die parallele S-Bahn-Bedienung weisen die Nahverkehrszüge verhältnismäßig hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten auf. Die Spreizung der Geschwindigkeiten zwischen den Verkehren fällt deshalb nicht so groß aus, so dass in diesem Abschnitt eine Blockverdichtung ausreicht. Zwischen Grafing und Großkarolinenfeld soll der viergleisige Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h eine Beschleunigung der Fernverkehrsrelationen München – Kufstein und München – Salzburg ermöglichen.

Die unterschiedlichen Zugzahlangaben beruhen auf verschiedenen Prognosehorizonten und -prämissen nach Maßgabe der jeweiligen Initiatoren. Ausschlaggebend für die Bundesverkehrswegeplanung ist die jeweils aktuelle Verkehrsprognose.

184. Abgeordneter
Dr. Andreas Lenz
(CDU/CSU)
- Welche größeren Instandhaltungs-/Modernisierungsmaßnahmen wurden an der Bahnstrecke München-Rosenheim im Bereich zwischen Grafing und Ostermünchen in den vergangenen 20 Jahren an den beiden Gleisen in welchem Jahr durchgeführt (inkl. Kostenangaben EUR), und welche größeren Instandhaltungs-/Modernisierungsmaßnahmen stehen in diesem Bereich in den nächsten 30 Jahren an den beiden Bestandsgleisen an (inkl. jeweils Angaben zu nächstem Termin, Regelintervall, geschätzten Kosten)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer vom 6. Mai 2022

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden im Bestandsnetz (inklusive zwei Gleisverlängerungen in Ostermünchen) 35,3 Mio. Euro investiert (s. Anlage). Reine Instandhaltungsmaßnahmen wurden hierbei nicht berücksichtigt.

Die Richtwerte für zyklische Ersatzinvestitionen betragen bei Weichen 20 Jahre, bei Gleisen 25 Jahre und bei Durchlässen und Brücken > 25 Jahre.

Bis 2027 geplante Investitionen für den angefragten Streckenabschnitt erfolgen in Aßling sowie an zwei Eisenbahnüberführungen entlang der Strecke und sind derzeit mit einem Investitionsvolumen von 7,2 Mio. Euro hinterlegt.

Beim Rollout der „Digitalen Schiene Deutschland“ im Bereich des „Europäischen Schienenverkehrskorridors Scandinavian-Mediterranean“ wird die komplette Strecke 5510 (München – Rosenheim) mit digitaler Stellwerkstechnik ausgerüstet. Der dabei auf den angefragten Streckenabschnitt entfallende Anteil wird von der DB AG auf 15 Mio. Euro geschätzt.

Es wird auf die Anlage der DB AG verwiesen.

185. Abgeordnete
Daniela Ludwig
(CDU/CSU)
- Handelte es sich bei dem Treffen zum Sachverhalt „Brennertalzug“ am 15. März 2022 zwischen Vertretern des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, der EU-Kommission und österreichischen sowie italienischen Regierungsvertretern um ein Treffen, dessen Ergebnisse der Geheimhaltungspflicht unterliegen, falls „nein“, wie gedenken Sie, die Informationen denen zugänglich zu machen, die es betrifft, und falls „ja“, wo kann ich als seit vielen Jahren zuständige und unmittelbar betroffene Bundestagsabgeordnete zumindest Akteneinsicht, beispielsweise in der Geheimhaltungsstelle, nehmen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Oliver Luksic vom 4. Mai 2022

Am 15. März 2022 wurde zwischen den Beteiligten ein weiteres Treffen vereinbart.

186. Abgeordneter
Florian Müller
(CDU/CSU)
- In welchem zeitlichen Rahmen plant die Bundesregierung, die Umsetzung für das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vor dem Hintergrund der 2. Änderung der Mobilitätsdatenverordnung zu realisieren, und wie wird dabei sichergestellt, dass die notwendigen Ergänzungen der Mobilitätsdatenverordnung um technische Regelungen erfolgen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Daniela Kluckert vom 6. Mai 2022

Die Zweite Änderungsverordnung der Mobilitätsdatenverordnung ergänzt die Mobilitätsdatenverordnung um technische Regelungen. Diese sind notwendig, um die Bereitstellungspflichten der Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b des Personenbeförderungsgesetzes umzusetzen, die am 1. Juli 2022 in Kraft treten.

Das Kabinett hat sich am 27. April 2022 mit der Zweiten Änderungsverordnung befasst. Im Anschluss wird die Zustimmung des Bundesrates eingeholt.

187. Abgeordnete
Dr. Ingrid Nestle
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Elektrifizierung und des Ausbaus der Bahnstrecke nach Brunsbüttel?