

- (A) Die Ergebnisabführung der Schenker AG an die Deutsche Bahn AG (DB AG) belief sich im Jahr 2018 auf 152 Millionen Euro. Hinzu kommen 50 Millionen Euro Dividendenausschüttung der Arriva plc. und 36 Millionen Euro von zwei Gesellschaften, die dem Geschäftsfeld DB Schenker zuzuordnen sind, aber nicht Tochtergesellschaften der Schenker AG sind.

Nach Angaben der DB AG ergeben sich auf Basis der damaligen Kaufpreiszahlungen und unter Berücksichtigung der Ergebnisabführungen und Ausschüttungen an die DB AG folgende „Schuldenstände“:

DB Schenker: EUR +244 Millionen (Guthaben)
Arriva plc: EUR -1 697 Millionen.

Frage 56

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Enak Ferlemann** auf die Frage der Abgeordneten **Marja-Liisa Völlers** (SPD):

Handelt es sich bei den Trassenvarianten entlang der A 2 und entlang des Mittellandkanals, die aktuell für den Bahnausbau der Bahnstrecke Hannover–Bielefeld seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geprüft werden, um zwei unterschiedliche Trassenvarianten oder um eine (vergleiche Plenarprotokoll 18/85, Seite 10413 und Seite 10474)?

- (B) Wie bereits in der Fragestunde der 88. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. März 2019 erläutert, sind im Zuge der Planung durch den Vorhabenträger alle im Sinne der verkehrlichen Aufgabenstellung sinnvollen Trassenvarianten zu untersuchen. Dabei wird eine mögliche Bündelung von Verkehrswegen berücksichtigt. Erst mit abgeschlossener Planung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung kann ein konkreter Suchraum für mögliche Trassenvarianten festgelegt werden.

Frage 57

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Enak Ferlemann** auf die Frage der Abgeordneten **Marja-Liisa Völlers** (SPD):

Wie will man die Wirtschaftlichkeitsüberprüfungen verschiedener Trassenvarianten für den Ausbau der Bahnstrecke Hannover–Bielefeld vergleichbar machen, wenn sie aus verschiedenen Jahren stammen (Nutzen/Kosten-Verhältnis)?

Die Vorzugsvariante wird auf Grundlage der dann geltenden Verkehrsprognose erneut gesamtwirtschaftlich bewertet. Eine Vergleichbarkeit mit älteren Bewertungen ist in der Regel nicht gegeben und auch nicht notwendig.

Frage 58

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Enak Ferlemann** auf die Frage der Abgeordneten **Torsten Herbst** (FDP):

Auf wie viel Euro beliefen sich die Vertragsstrafen für Verspätungen oder andere Leistungsausfälle, die das Unternehmen DB Regio im Jahr 2018 an die 27 Aufgabenträger der Länder für den Schienenpersonennahverkehr leisten musste, und wie verteilen sich diese Vertragsstrafen auf die einzelnen Aufgabenträger für das Jahr 2018?

- (C) Nach Auskunft der DB AG kann die DB Regio keine Angabe zu den Vertragsstrafen für Verspätungen oder andere Leistungsausfälle für 2018 machen, da die Abrechnung der Verkehrsverträge zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist. Eine Aufschlüsselung der Vertragsstrafen nach Ländern bzw. Aufgabenträgern kann nur mit Zustimmung der Länder bzw. der von ihnen bestimmten Aufgabenträger erfolgen. Eine solche Zustimmung kann erst nach der Schlussrechnung eingeholt werden.

Frage 59

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Enak Ferlemann** auf die Frage der Abgeordneten **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Wann legt die Bundesregierung entsprechend dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD einen konkreten Vorschlag zur fahrradfreundlichen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vor, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Forderungen nach einer Erweiterung der Experimentierklausel (§ 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO) dahingehend, dass es Kommunen zukünftig leichter möglich ist, verkehrliche Maßnahmen testen zu können, um Erkenntnisse über Erhöhung von Sicherheit und Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs gewinnen zu können und um aufbauend auf diesen Erkenntnissen perspektivisch StVO und Verwaltungsverordnung (VwV-StVO) fuß- und fahrradfreundlich weiterentwickeln zu können?

- (D) Die Förderung des Radverkehrs ist der Bundesregierung ein wichtiges Anliegen. Dies betrifft insbesondere die Schaffung der Infrastruktur, die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplanes und die Geltung von Verkehrsregeln, die einen sicheren Radverkehr ermöglichen. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfolgen die Prüfung und gegebenenfalls die Fortschreibung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unter Berücksichtigung wissenschaftlich fundierter Erkenntnisse und bewährter Praxiserfahrungen. Neuere Entwicklungen sowie deren Auswirkungen auf den Radverkehr und andere Verkehrsmittel werden berücksichtigt. Dadurch wird ein wichtiger Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit geleistet.

Die Einleitung einer StVO-Novelle mit dem Schwerpunkt Radverkehr einschließlich der Schaffung einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte wird zurzeit geprüft. Das BMVI wird die von der Arbeitsgruppe „Radverkehrspolitik“ der Verkehrsministerkonferenz vorgelegten Vorschläge in die Prüfung der Radverkehrsvorschriften der StVO einbeziehen.

Frage 60

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Enak Ferlemann** auf die Frage der Abgeordneten **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Wird es nach dem am 29. März 2019 vorgestellten Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform Mobilität einen Abschlussbericht geben, und, falls ja, wie sieht der genaue Zeitplan diesbezüglich aus?