

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/5488 –**

### **Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Zeitraum 2006 bis 2010**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Investitionsrahmenplan (IRP) 2006 bis 2010 weist für die in der aktuellen Fassung aufgeführten Bedarfsplanprojekte einen Finanzbedarf von insgesamt 57 Mrd. Euro sowie – zusätzlich – Erhaltungsinvestitionen in Höhe von 25,1 Mrd. Euro ab 2006 aus. Der Finanzplan des Bundes 2006 bis 2010 (Bundestagsdrucksache 16/2301) sieht geplante Investitionen in Höhe von 17,4 Mrd. Euro im Bereich der Eisenbahnen sowie in Höhe von 22,6 Mrd. Euro im Bereich der Bundesfernstraßen im Zeitraum 2006 bis 2010 vor. Letztgenannte Beträge beinhalten Ausgaben sowohl für Neu- und Ausbauprojekte als auch für die Erhaltung der Bestandsnetze.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Investitionsrahmenplan (IRP) ist kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die Verkehrsinvestitionen für die Schienenwege des Bundes, für die Bundesfernstraßen und für die Bundeswasserstraßen ab, die im Zeitraum bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen. Die Projektlisten berücksichtigen eine Planungsreserve. Sie dient der notwendigen Disponibilität bei der Planung und Realisierung der großen Anzahl der Projekte.

1. Sind die im IRP enthaltenen Erhaltungs- und Bedarfsplanprojekte in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes budgetiert?

Falls nein, soll die nächste Mittelfristplanung so angepasst werden, dass der IRP ausfinanziert wird?

Der Finanzrahmen des IRP orientiert sich an der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, wobei mit der mittelfristigen Finanzplanung keine

Budgetierung von Projekten erfolgt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. In welcher Höhe werden nach der aktuellen Finanzplanung der Bundesregierung Finanzmittel für Bedarfsplanprojekte der Straße – aufgeteilt nach einzelnen Bundesländern – bereitgestellt?
3. Beinhalten diese Beträge auch Mittel für Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Zuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sowie Mittel des Ergänzungsprogramms „Lückenschluss und Staubeseitigung“?  
Falls nicht, in welcher Höhe werden Finanzmittel – aufgeteilt nach einzelnen Bundesländern – in den Jahren 2006 bis 2010 aus diesen Programmen jeweils bereitgestellt?
4. In welcher Höhe enthalten die einzelnen Beträge unter Frage 2 Einnahmen aus der Lkw-Maut?
5. In welcher Höhe werden nach der aktuellen Finanzplanung der Bundesregierung Finanzmittel für Baumaßnahmen zur Erhaltung des Fernstraßennetzes – aufgeteilt nach einzelnen Bundesländern – bereitgestellt?
6. In welcher Höhe enthalten die einzelnen Beträge unter Frage 5 Einnahmen aus der Lkw-Maut?
7. In welcher Höhe sieht die Finanzplanung des Bundes Zahlungen zum Erwerb privat vorfinanzierter Bundesfernstraßen in den Jahren 2006 bis 2010 vor?

Die Fragen 2 bis 7 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Tabelle in Anlage 1 enthält alle Angaben zu den Sollansätzen – aufgeteilt nach Ländern – für die Jahre 2006 bis 2010 für Bedarfsplan- und reine Erhaltungsinvestitionen im Bereich Bundesfernstraßen (Straßenbauplantitel Kapitel 12 10, Titel 741 33/741 43 und Kapitel 12 02, Titel 741 83/741 93). Sowohl für die Bedarfsplan- als auch für die reinen Erhaltungsinvestitionen sind die jeweiligen Mautanteile ausgewiesen. Die zusätzlichen Mittel aus den EFRE-Programmen (EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) sind in der Finanzplanung nicht enthalten.

8. Plant die Bundesregierung eine Erhöhung der Investitionsmittel für Verkehrsinfrastrukturprojekte gegenüber den Beträgen in der Finanzplanung 2006 bis 2010?

Wenn ja, in welcher Höhe und im Bereich welcher Verkehrsträger?

Die Höhe der Investitionsmittel für Verkehrsinfrastrukturprojekte und ihre Aufteilung auf die Verkehrsbereiche für den Haushalt 2008 und die Finanzplanung bis 2011 bleiben den Haushaltsverhandlungen vorbehalten.

9. Welchen Einfluss hat die Anfang 2007 vorgestellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, nach der auf der Straße bereits im Jahr 2009 ein Transportbedarf vorhanden sein wird, der bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erst für das Jahr 2015 erwartet wurde, auf die Infrastrukturplanung der Bundesregierung?

10. Hält die Bundesregierung an der im Bundesverkehrswegeplan vorgenommenen Verkehrsprognose fest oder sieht sie diese vor dem Hintergrund der Mittelfristprognose (Frage 9) als überholt an?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Belastbare Aussagen über den grundsätzlichen Bedarf an Infrastrukturinvestitionen lassen sich nicht ausschließlich anhand von mittelfristigen Prognosen über die Gesamtentwicklung der Verkehrsleistung in Deutschland treffen. Benötigt werden langfristige, regional differenzierte Prognosen, auf deren Basis projektspezifische Bewertungen vorgenommen werden können. Diese detaillierten Informationen liegen der Projektauswahl des Bundesverkehrswegeplans 2003 zugrunde und fanden für den Zeitraum 2006 bis 2010 Eingang in den aktuellen IRP. Die Frage, ob sich aufgrund veränderter verkehrlicher Rahmenbedingungen ein Anpassungsbedarf hinsichtlich der langfristigen Investitionsentscheidungen ergibt, wird im Zuge der 2009 anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen zu beantworten sein. Diese wird auf der Basis der aktualisierten deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose für 2025 vorgenommen werden.

11. Welche Gremien wurden zum Vorschlag des IRP angehört?

Wurden neben der Deutsche Bahn AG auch andere Unternehmen angehört, die Schienenverkehrsdienste anbieten?

Am 27. Oktober 2006 wurde der Vorschlag für den IRP der Öffentlichkeit vorgestellt und durch Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung allgemein zugänglich gemacht.

Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden in die Ausarbeitung der endgültigen Fassung des IRP einbezogen. Geäußert hat sich u. a. die DB Netz AG, aber kein Eisenbahnverkehrsunternehmen.

12. Welche Änderungen sind gegenüber der Entwurfsfassung in die aktuelle Fassung des IRP eingeflossen?

Gegenüber dem am 27. Oktober 2006 vorgestellten IRP-Vorschlag weist die endgültige Fassung vom April 2007 folgende Änderungen auf:

a) Schienenwege des Bundes:

Mit der Veröffentlichung des Berichts zum Ausbau der Bundesschienenwege 2006 und durch die mit der Deutsche Bahn AG getroffene Anpassungsvereinbarung 2006 wurden die Gesamtkostenangaben des BVWP 2003 (Bundesverkehrswegeplan) auf – die Inflationsrate berücksichtigende – Nominalwerte umgestellt, die auch die mit fortschreitender Planungstiefe präzisierten Kosten einbeziehen.

Drei Projekte wurden zusätzlich aufgenommen; einige Projekte wurden darüber hinaus höher dotiert.

b) Bundesfernstraßen:

Nach sorgfältiger Prüfung wurden auf Vorschlag der Länder die dringenden der im Entwurf nicht enthaltenen Straßenbauprojekte mit fortgeschrittenem bzw. bis 2010 erreichbarem Planungsstand zusätzlich in den IRP aufgenommen. Diese Projekte umfassen ein Investitionsvolumen von rund 450 Mio. Euro.

c) Bundeswasserstraßen:

Über die Auswahl der Projekte für die Bundeswasserstraßen bestand Konsens. Änderungen waren insofern nicht erforderlich.

d) Planungsrahmen und Finanzierungszeiträume:

Die Änderungen in der Projektauswahl erforderten eine entsprechende Anpassung des Planungsrahmens.

Aufgrund der in den Bereichen Schiene und Wasserstraße gegebenen Konzentration der Investitionsmittel auf eine relativ geringe Anzahl von Vorhaben wurde in den Projektlisten eine zeitliche und finanzielle Zuordnung auf den Zeitraum bis 2010 bzw. als ergänzende Information auch auf den anschließenden Zeitraum vorgenommen.

Für die eher kleinteiligen Straßenbauprojekte ist eine solche Darstellung nicht zielführend; hier wurden keine Änderungen beim Aufbau der Projektliste vorgenommen.

13. Warum fand beim jeweils angegebenen Finanzbedarf der im IRP aufgeführten Projekte die zwischenzeitlich eingetretene Verteuerung durch die Anhebung der Mehrwertsteuer keine Berücksichtigung?

Die zum Zeitpunkt der Aufstellung von Investitionsplänen ermittelten Investitionskosten unterliegen bis zum Zeitpunkt der formellen haushaltsrechtlichen Genehmigung Schwankungen, die von vielen Faktoren (z. B. Planungsänderungen, Entwicklung der Baukosten) beeinflusst werden. Die Anhebung der Mehrwertsteuer um 3 Prozent liegt im Rahmen der Schwankungsbreite von Kostenberechnungen für mehrjährige Infrastrukturinvestitionen.

Maßgebend für den Finanzbedarf eines Projekts ist letztlich der aktuelle Preisstand zum Zeitpunkt der formellen haushaltsrechtlichen Genehmigung.

14. Hält die Bundesregierung an ihrer Aussage fest, dass das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Abschnitt Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle) im Jahr 2016 fertiggestellt wird?

Die Realisierung des Projektes wird mit Hochdruck vorangetrieben. Die konkrete Umsetzung der Investitionsplanung folgt dem Ziel, dass die Neubaustrecken im Jahr 2016 fertig gestellt werden.

15. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu der im Rahmen eines Beitrages der RBB-Sendung „Abendschau“ vom 15. Mai 2007 getroffenen Aussage der Deutsche Bahn AG, die Bahnstrecke Berlin–Dresden werde bis zum Jahr 2015 soweit ausgebaut, dass die Fahrzeit auf unter eine Stunde sinkt?

Das Ausbauziel für die Strecke Berlin–Dresden in der zweiten Stufe bedeutet, dass bei einer Ausbaugeschwindigkeit von  $V_{\max} = 200$  km/h die Reisezeit zwischen beiden Städten auf unter eine Stunde sinkt. Zum Realisierungszeitraum sind derzeit keine konkreten Aussagen möglich.

### Länderanteile an den Bedarfsplan- (BPL) und Erhaltungsmitteln (Erh.) im Finanzplanungszeitraum bis 2010

- Mio. € -

Land	2006 (VR)				2007 (VR)				2008 (FiPI)				2009 (FiPI)				2010 (FiPI)			
	BPL	dav. Maut	Erh.	dav. Maut	BPL	dav. Maut	Erh.	dav. Maut	BPL	dav. Maut	Erh.	dav. Maut	BPL	dav. Maut	Erh.	dav. Maut	BPL	dav. Maut	Erh.	dav. Maut
BW	257,6	93,9	215,4	62,0	233,9	110,1	206,9	41,3	197,6	8,3	227,8	76,8	193,6	99,5	234,5	51,5	207,1	135,9	216,7	42,7
BY	337,8	75,7	268,1	77,2	288,2	92,0	275,4	54,1	209,0	8,4	299,9	100,9	183,2	100,2	326,3	71,6	194,8	136,7	310,1	61,0
BE	60,0		15,5		54,0		17,1		49,0		19,2		47,0		18,8		25,0		17,1	
BB	81,0	6,2	59,2	23,0	80,1	12,3	88,8	22,5	48,8	3,1	94,4	31,6	66,4	37,2	102,9	22,7	87,0	50,8	106,1	21,0
HB	60,0		9,3		60,0		8,4		45,0		10,0		30,7		10,6		30,7		10,5	
HH	83,3		14,7		86,9		32,0		98,3		16,3		83,3		20,3		83,3		21,2	
HE	99,3	39,7	139,2	40,1	125,2	46,4	170,7	36,3	152,4	3,5	167,3	56,3	208,5	41,7	174,5	38,2	241,1	57,0	171,1	33,5
MV	76,0	2,9	51,8	15,6	46,0	5,7	47,0	7,3	22,0	1,5	50,9	17,3	26,8	17,3	52,9	11,6	28,9	23,7	57,5	11,4
NI	138,5	35,8	173,7	50,3	117,7	46,5	159,5	28,3	97,7	5,5	173,7	58,2	122,0	65,5	195,2	42,9	128,4	89,4	211,6	41,5
NW	314,5	144,5	291,3	84,0	295,8	208,1	295,7	37,0	235,7	10,9	327,8	110,2	208,8	129,7	350,2	76,8	219,2	177,1	350,9	69,0
RP	109,3	36,4	139,8	40,5	103,5	42,1	147,0	28,3	89,8	3,0	159,0	53,2	81,7	35,3	162,2	35,6	84,9	48,2	166,3	32,8
SL	23,2	1,0	25,0	7,3	20,8	1,9	27,5	8,1	21,8	0,5	28,6	9,9	18,1	5,8	32,5	7,3	19,2	7,9	32,0	6,5
SN	222,4	29,1	83,9	35,2	114,1	35,2	74,1	12,2	79,8	3,1	75,9	25,4	68,4	37,2	73,9	16,3	72,6	50,8	78,9	15,6
ST	113,8	5,3	50,9	16,6	156,1	10,4	67,0	11,5	85,2	2,6	66,7	22,3	106,5	31,5	72,7	15,9	120,3	43,0	73,2	14,5
SH	43,4	9,4	48,0	13,7	33,3	12,9	49,2	7,4	19,4	1,8	49,6	16,7	26,5	21,2	52,2	11,6	29,9	28,9	51,7	10,3
TH	358,7	3,3	79,7	23,0	345,7	6,6	63,6	12,9	213,5	1,7	75,7	25,4	220,0	19,9	74,7	16,3	198,3	27,2	60,1	11,8
Refi	271,7				282,4				275,1				275,1				275,1			

VR = Verfügungsrahmen (Grundlage Bundeshaushalt; ggfls wegen aktueller Entwicklung Anpassung der Länderanteile)

FiPI = Finanzplanung (Grundlage Kab.-Beschluss)

Refi = Refinanzierung der Privaten Vorfinanzierung

Die Anteile an den Bedarfsplanmitteln beinhalten Refinanzierungsraten der Privaten Vorfinanzierung, Fördermittel des EFRE-Programms 2000 - 2006, VDE-Mittel und Mittel des Ergänzungsprogramms.

Die Mittel des Ergänzungsprogramms sind ab 2008 auf der Grundlage der geltenden Finanzplanung ohne Zusatzmittel eingeplant.

Die EFRE-Mittel 2007/2008 basieren auf Planungsdaten; EFRE-Fördermittel des Nachfolgeprogramms (2007-2013) noch nicht enthalten.





