

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter,
Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9236 –**

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes im Freistaat Bayern seit dem Jahr 2000

Vorbemerkung der Fragesteller

In letzter Zeit häufen sich die Vorwürfe, dass auffällig viele Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Wahlkreis sowie in den heimatlichen Bundesländern des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und seiner Staatssekretäre vorgenommen werden. Aus diesem Grund bietet sich ein Vergleich der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen der letzten zehn Jahre in den verschiedenen Bundesländern als Instrument zur Überprüfung dieses Vorwurfs an.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung kann keine Häufung von Vorwürfen, dass bestimmte Regionen bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bevorzugt würden, erkennen. Der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) erfuhr hinsichtlich seiner Schwerpunktsetzung ganz überwiegend Zustimmung durch die Länder. In der inzwischen veröffentlichten endgültigen Fassung wurden viele Änderungsvorschläge der Länder aufgegriffen.

1. In welcher Höhe wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis heute Finanzmittel in den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen
 - a) im Freistaat Bayern investiert,
 - b) im Vergleich dazu in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, investiert?

In den Aus- und Neubau von Bundesstraßen (Bedarfsplanmaßnahmen) investierte die Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2011 wie folgt:

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
	Angaben in Mio. Euro												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Baden-Württemb.	96,0	116,2	126,6	143,7	100,8	109,4	142,3	145,5	172,9	177,2	210,2	171,0	1.711,9
Bayern	61,5	103,5	109,6	95,7	86,3	91,2	125,8	150,1	141,2	176,7	205,9	166,0	1.513,5
Berlin	0,1	0,0	0,1	0,0	0,3	1,8	1,2	1,4	0,1	0,1	0,1	0,1	5,4
Brandenburg	60,4	93,1	132,5	144,9	108,5	79,8	70,9	68,6	49,8	61,2	34,4	31,5	935,6
Bremen	0,8	0,3	0,4	0,3	0,1	0,9	5,5	1,9	7,4	6,7	1,9	0,6	26,8
Hamburg	13,6	7,0	3,5	1,6	0,6	0,8	0,4	0,5	0,4	0,0	0,1	0,3	28,7
Hessen	30,6	28,4	45,6	49,7	58,0	47,4	67,7	59,3	70,6	59,0	76,8	58,6	651,7
Meckl.-Vorpomm.	40,4	60,8	62,2	68,3	83,3	73,4	55,1	42,0	21,6	16,8	9,7	12,2	546,0
Niedersachsen	54,7	56,4	57,9	46,9	58,0	47,8	60,3	87,7	111,0	118,4	129,7	103,3	932,1
Nordrhein-Westf.	79,9	96,4	95,1	113,5	93,1	99,9	85,5	75,2	107,2	123,2	72,1	54,2	1.095,3
Rheinland-Pfalz	33,3	45,0	44,7	63,1	66,5	62,2	73,2	69,6	58,4	64,3	74,4	86,8	741,6
Saarland	4,2	10,1	13,0	11,1	17,3	10,5	17,4	16,9	7,5	6,6	7,7	16,4	138,7
Sachsen	49,8	54,6	56,7	53,0	59,3	78,3	70,6	84,6	53,6	60,5	72,1	83,7	776,7
Sachsen-Anhalt	72,3	91,7	81,8	106,5	103,1	96,8	82,2	103,3	80,1	90,3	91,4	72,8	1.072,2
Schleswig-Holst.	26,0	30,0	21,4	22,5	18,3	8,1	11,2	15,0	17,9	-12,2	3,6	6,5	168,3
Thüringen	27,4	25,3	48,3	46,5	36,4	45,2	49,1	52,2	42,0	27,2	42,6	44,3	486,5
Insgesamt	651,0	818,8	899,5	967,4	889,8	853,5	918,4	974,0	941,7	976,0	1.032,7	908,3	10.831,1

2. In welcher Höhe wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis heute Finanzmittel in den Ausbau von Bundeswasserstraßen
- in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, aufgeschlüsselt nach Maßnahmen, investiert,
 - in den einzelnen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Maßnahmen, investiert?

Investitionen in die Bundeswasserstraßen werden meist als kombinierte Ersatz- und Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Für den Zeitpunkt der Investitionen ist hierbei der Zustand der Objekte und Anlagen an den Bundeswasserstraßen maßgebend. Die Grenzen der Bundesländer im Verlauf der Wasserstraßen sind für die Unterhaltung und Investitionen nicht maßgeblich; eine dementsprechende Statistik wird nicht geführt.

Nachstehende Tabelle enthält zusammengefasst die Angaben zu den Ausgaben für Investitionen in den Um-, Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen einschließlich der Ersatzinvestitionen (einschließlich der Investitionen aus den Konjunkturpaketen I und II). Eine Aufschlüsselung der Ausgaben auf alle einzelnen Bundeswasserstraßen ist innerhalb der kurzen Frist zur Beantwortung der Anfrage nicht leistbar.

Jahr	Investitionen in die Bundeswasserstraßen insgesamt	davon Investitionen in Donau und Main-Donau-Kanal	davon Investitionen in den Main in Bayern
	Angaben in Mio. Euro		
1	2	3	4
2000	514,2	20,0	11,4
2001	450,2	21,7	20,5
2002	431,7	19,4	11,3
2003	422,7	20,3	13,7
2004	407,6	16,1	16,2
2005	419,9	22,3	19,9
2006	396,9	28,4	16,3
2007	438,0	35,4	29,2
2008	507,8	42,3	46,5
2009	792,1	54,2	49,3
2010	702,1	52,5	45,5
2011	598,8	28,8	45,1

3. In welcher Höhe wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis heute Finanzmittel in den Neu- und Ausbau von Schienenwegen
- im Freistaat Bayern, aufgeschlüsselt nach Projekten, investiert,
 - im Vergleich dazu in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, investiert?

Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt. Hinsichtlich der seit 2000 in die einzelnen Bedarfsplanvorhaben investierten Mittel wird auf die als Bundestagsdrucksache vorliegenden Verkehrsinvestitionsberichte (bis 2007: Bericht zum Ausbau der Schienenwege) verwiesen.

4. In welcher Höhe wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis heute Finanzmittel in den Neu- und Ausbau von Autobahnen
- im Freistaat Bayern investiert,
 - im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, investiert?

In den Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (Bedarfsplanmaßnahmen) investierte die Bundesregierung in den Jahren 2000 bis 2011 wie folgt:

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
	Angaben in Mio. Euro												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Baden-Württemb.	93,7	89,0	90,1	114,4	125,7	108,2	135,1	198,2	196,6	160,4	146,2	178,9	1.636,6
Bayern	210,1	226,1	278,5	306,5	387,9	431,5	377,9	292,0	330,2	270,3	262,0	283,7	3.656,6
Berlin	41,5	51,9	44,4	48,5	59,3	68,2	28,4	25,0	18,4	7,8	5,1	16,5	415,1
Brandenburg	178,3	131,9	86,4	53,8	46,5	36,0	22,1	17,3	30,0	13,7	15,1	25,7	656,7
Bremen	7,9	18,8	20,2	24,0	47,0	87,6	51,7	41,3	16,3	22,3	13,5	6,5	357,2
Hamburg	3,6	3,3	1,2	57,1	64,1	77,3	80,2	100,4	78,4	74,4	53,1	57,6	650,7
Hessen	35,0	36,1	51,8	61,1	65,9	59,3	49,3	37,3	33,4	48,3	51,6	74,6	603,7
Meckl.-Vorpomm.	190,8	175,2	180,7	131,1	168,7	143,8	53,6	29,2	55,1	55,7	19,1	14,6	1.217,5
Niedersachsen	64,7	103,4	147,7	156,8	128,7	107,1	65,3	78,7	100,2	191,3	136,8	91,3	1.372,0
Nordrhein-Westf.	155,1	143,8	164,9	166,3	254,1	243,1	277,8	212,1	266,9	374,2	318,1	379,2	2.955,6
Rheinland-Pfalz	11,8	31,1	39,9	41,9	86,8	50,9	45,0	54,1	50,9	60,5	65,7	71,3	609,9
Saarland	22,5	27,0	24,9	17,6	12,6	9,8	9,4	9,0	9,0	10,4	9,4	9,1	170,8
Sachsen	226,0	226,0	185,8	255,9	214,6	227,3	202,5	66,2	65,7	82,1	111,2	103,7	1.966,9
Sachsen-Anhalt	205,7	141,6	183,6	193,7	137,3	121,8	61,1	77,8	91,3	30,7	22,4	15,8	1.282,7
Schleswig-Holst.	40,9	25,0	36,3	54,1	56,9	40,2	31,4	54,8	98,9	56,7	27,3	32,6	555,1
Thüringen	361,3	371,9	372,9	330,7	359,3	382,2	342,8	218,6	254,0	261,3	186,1	161,9	3.603,1
Insgesamt	1.848,9	1.802,1	1.909,5	2.013,4	2.215,5	2.194,3	1.833,6	1.512,1	1.695,2	1.720,2	1.442,6	1.523,0	21.710,4

5. Wie hoch sind die Haushaltsmittel für 2012, jeweils aufgeschlüsselt nach Neu-, Ausbau und Erhalt von Bundesstraßen und von Autobahnen
- im Freistaat Bayern,
 - im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern?

Für das Haushaltsjahr 2012 stellt die Bundesregierung folgende Ausgabemittel für den Aus- und Neubau von Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) sowie die Erhaltung zur Verfügung (ohne Anteile aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm):

Land	BAB-Erweiterung	BAB-Neubau	B-Neubau	BAB und B Erhaltung
	Angaben in Mio. Euro			
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg	52,5	73,2	86,5	255,3
Bayern	100,5	44,0	85,1	327,7
Berlin	37,5	0,0	2,5	12,7
Brandenburg	25,8	6,2	15,1	108,4
Bremen	0,0	8,0	1,0	28,2
Hamburg	48,0	46,9	0,0	18,0
Hessen	0,0	112,8	73,8	250,8
Meckl.-Vorpommern	0,0	13,5	11,3	56,8
Niedersachsen	50,8	2,2	60,7	218,9
Nordrhein-Westfalen	77,2	49,5	58,8	329,7
Rheinland-Pfalz	22,1	26,8	61,9	167,5
Saarland	0,0	9,0	13,5	47,7
Sachsen	12,4	29,5	27,9	89,8
Sachsen-Anhalt	4,9	8,7	20,3	85,1
Schleswig-Holstein	0,0	41,1	13,5	58,8
Thüringen	119,2	29,0	21,7	49,9
Insgesamt	550,9	500,4	553,6	2.105,3

6. Wie viele Kilometer Bundesstraßen wurden jährlich durch den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen vom 1. Januar 2000 bis heute
- im Freistaat Bayern realisiert,
 - im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern realisiert?

Im Rahmen des Aus- und Neubaus von Bundesstraßen wurden seit 2000 folgende Bauleistungen erbracht:

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Gesamt
	Baulänge in km												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Baden-Württemb.	4	23	28	25	6	7	29	9	21	16	10	15	191
Bayern	40	11	40	24	36	20	9	11	14	45	16	29	295
Berlin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandenburg	35	32	37	52	20	34	26	0	14	0	9	16	274
Bremen	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Hamburg	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Hessen	7	3	8	12	11	0	11	4	5	16	2	13	92
Meckl.-Vorpomm.	15	0	31	8	31	7	5	0	0	0	5	0	102
Niedersachsen	26	6	19	36	26	6	0	0	3	39	16	11	186
Nordrhein-Westf.	16	9	30	6	19	11	20	0	3	11	25	9	160
Rheinland-Pfalz	12	3	1	7	4	4	6	8	3	0	0	8	55
Saarland	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4
Sachsen	4	12	27	12	9	3	9	6	10	4	6	16	118
Sachsen-Anhalt	21	22	34	29	19	27	13	11	0	12	6	12	205
Schleswig-Holst.	6	6	6	0	19	0	0	0	0	0	0	9	47
Thüringen	12	14	10	12	15	12	0	2	21	0	10	4	111
Insgesamt	205	140	271	222	218	129	130	51	94	143	105	141	1.849

7. Wie viele Kilometer neue Schienenwege wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis heute
- im Freistaat Bayern, aufgeschlüsselt nach Art der Maßnahme bzw. Ausbaustandard, realisiert,
 - in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Art der Maßnahme bzw. Ausbaustandard, realisiert?

Seit dem Jahr 2000 wurden in Deutschland im Sinne neuer (zusätzlicher) Bundes-schienenwege die folgenden Abschnitte in Betrieb genommen:

Land	Streckenabschnitt	Länge (km)	v_{max} (km/h)	Inbetrieb- nahme (Jahr)
1	2	3	4	5
Bayern	Nürnberg – Ingolstadt	77	300	2006
Baden- Württemberg	(Karlsruhe –) Rastatt Süd – Offenburg (– Basel)	45	250	2004
Berlin	Nord-Süd-Verbindung Berlin	9	120	2006
Nordrhein-West- falen / Rheinland- Pfalz / Hessen	Köln – Rhein/Main	149	300	2002

8. Wie viele Kilometer Autobahnen wurden jährlich durch den Neu- und Ausbau von Autobahnen vom 1. Januar 2000 bis heute
- im Freistaat Bayern realisiert,
 - im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern realisiert?

Im Rahmen des Aus- und Neubaus von Bundesautobahnen wurden seit 2000 folgende Bauleistungen erbracht:

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Gesamt
	Baulänge in km												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Baden-Württemb.	12	0	2	1	2	8	5	24	10	7	9	21	101
Bayern	57	9	40	34	6	103	48	14	46	47	34	42	478
Berlin	2	0	0	6	2	5	0	0	4	0	0	0	19
Brandenburg	12	48	4	1	12	10	0	0	3	4	0	0	94
Bremen	0	0	0	0	0	11	0	0	6	0	0	0	17
Hamburg	0	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0	10
Hessen	2	0	0	0	0	17	8	0	1	0	0	0	27
Meckl.-Vorpomm.	77	13	67	23	33	57	11	0	0	0	0	0	281
Niedersachsen	6	37	12	29	39	19	9	10	19	0	14	53	248
Nordrhein-Westf.	55	28	7	49	8	43	29	7	13	21	3	14	276
Rheinland-Pfalz	3	0	24	2	7	6	0	0	0	0	0	0	42
Saarland	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Sachsen	32	12	0	1	29	13	53	7	0	0	11	0	158
Sachsen-Anhalt	63	5	28	61	13	20	0	0	22	11	0	12	235
Schleswig-Holst.	4	6	0	0	10	3	0	0	5	6	1	9	45
Thüringen	22	29	69	30	25	22	44	0	22	0	25	0	286
Insgesamt	349	187	253	247	188	336	206	61	154	96	97	151	2.324

9. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten pro Kilometer für Betrieb und Wartung der Bundesstraßen im Freistaat Bayern und, im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die Kosten für die Unterhaltung der Bundesstraßen im Freistaat Bayern und in den anderen Bundesländern im Jahr 2011 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. In den Vorjahren erfolgten jeweils Ausgaben in ähnlicher Höhe.

Land	Bundesstraßen		
	Länge [km]	Ausgaben [Mio. Euro]	Ausgaben/km [1.000 Euro]
1	3	4	5
Baden-Württemberg	5.300	56,5	11
Bayern	7.401	70,9	10
Berlin	56	0,7	13
Brandenburg	2.984	29,7	10
Bremen	59	1,7	29
Hamburg	52	1,4	27
Hessen	3.619	25,6	7
Mecklenburg-Vorpommern	2.107	22,9	11
Niedersachsen	5.840	54,2	9
Nordrhein-Westfalen	5.002	52,6	11
Rheinland-Pfalz	3.508	33,5	10
Saarland	349	4,1	12
Sachsen	2.439	22,9	9
Sachsen-Anhalt	2.529	22,5	9
Schleswig-Holstein	1.851	21,8	12
Thüringen	1.755	19,1	11
Insgesamt	44.851	440,1	10

10. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb und Wartung der Schienenwege im Freistaat Bayern und, im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Gemäß § 8 Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes tragen die Eisenbahnen des Bundes die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Sie entscheiden deshalb in unternehmerischer Eigenverantwortung über die Schwerpunkte ihrer Instandhaltungstätigkeit. Dem Bund liegen dementsprechend keine nach Bundesländern aufgeschlüsselten Informationen über die Höhe der jährlichen Unterhaltungskosten vor. Die Deutsche Bahn AG steuert die Qualität der Bundesschienenwege vielmehr im Rahmen der mit dem Bund geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über im gesamten Netz zu erreichende Qualitätsziele.

11. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltskosten pro Kilometer für Betrieb und Wartung der Autobahnen im Freistaat Bayern im Allgemeinen und, im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die Kosten für die Unterhaltung der Bundesautobahnen im Freistaat Bayern und in den anderen Bundesländern im Jahr 2011 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. In den Vorjahren erfolgten jeweils Ausgaben in ähnlicher Höhe.

Land	Bundesautobahnen		
	Länge [km]	Ausgaben [Mio. Euro]	Ausgaben/km [1.000 Euro]
1	2	3	4
Baden-Württemberg	2.710	50,5	19
Bayern	6.728	107,8	16
Berlin	215	10,7	50
Brandenburg	1.981	30,8	16
Bremen	269	4,4	16
Hamburg	373	11,6	31
Hessen	2.623	40,7	16
Mecklenburg-Vorpommern	1.179	17,8	15
Niedersachsen	3.488	51,7	15
Nordrhein-Westfalen	6.270	91,9	15
Rheinland-Pfalz	2.196	36,7	17
Saarland	638	11,4	18
Sachsen	1.267	23,4	18
Sachsen-Anhalt	1.109	20,6	19
Schleswig-Holstein	1.263	18,7	15
Thüringen	1.129	22,7	20
Insgesamt	33.438	551,4	16

12. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb und Wartung der Bundeswasserstraßen im Freistaat Bayern im Allgemeinen und, im Vergleich dazu, in den anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Die nachstehende Tabelle enthält zusammengefasst die Angaben zu den Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen. Die Grenzen der Bundesländer im Verlauf der Wasserstraßen sind für die Unterhaltung und Investitionen nicht maßgeblich; eine dementsprechende Statistik wird nicht geführt. Infolge der kurzen Frist zur Beantwortung der Anfrage konnten im Rahmen einer gesonderten Erhebung nur die Angaben für den Freistaat Bayern ermittelt und den Jahresergebnissen für das gesamte Bundesgebiet und allen Bundeswasserstraßen gegenübergestellt werden.

Jahr	Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen insgesamt	davon Ausgaben in Bayern
	Angaben in Mio. Euro	
1	2	3
2000	309,354	26,873
2001	320,106	29,016
2002	353,965	28,717
2003	357,444	32,034
2004	332,673	26,545
2005	352,561	30,693
2006	355,256	29,751
2007	401,461	33,752
2008	454,862	39,243
2009	467,411	46,669
2010	445,453	42,717
2011	538,811	44,531

13. In welcher Höhe sind seit dem 1. Januar 2000 insgesamt Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesstraßen und Autobahnen im Freistaat Bayern für Einzelmaßnahmen geflossen, die ein Finanzvolumen von 5 Mio. Euro übersteigen, jeweils aufgeschlüsselt nach Bundesstraßen, Autobahnen?
14. In welcher Höhe sind seit dem 1. Januar 2000 insgesamt Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesstraßen und Autobahnen im Freistaat Bayern für Einzelmaßnahmen geflossen, die ein Finanzvolumen von 5 Mio. Euro unterschreiten, jeweils aufgeschlüsselt nach Bundesstraßen, Autobahnen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in Bayern insgesamt verausgabten Mittel in den Jahren 2000 bis 2011 sind in der nachstehenden Tabelle – aufgeteilt nach Bundesstraßen und Bundesautobahnen – enthalten. Erhaltungsmaßnahmen über 5 Mio. Euro sind den jährlichen Straßenbauplänen (Anlage zum Bundeshaushalt) zu entnehmen. Maßnahmen unter 5 Mio. Euro werden im Bundeshaushalt nicht einzeln, sondern global veranschlagt. Die Erhaltungsanteile kombinierter Maßnahmen (z. B. sechsstreifige Erweiterung von Bundesautobahnen) sind in den Beträgen nicht berücksichtigt.

Jahr	Ausgaben für die Erhaltung der Bundesautobahnen in Bayern	Ausgaben für die Erhaltung der Bundesstraßen in Bayern
	Angaben in Mio. Euro	
1	2	3
2000	80,1	61,8
2001	111,6	70,3
2002	79,0	61,2
2003	71,3	43,7
2004	92,3	49,8
2005	103,2	53,5
2006	131,7	58,9
2007	143,5	73,4
2008	155,5	75,5
2009	212,1	114,6
2010	125,0	71,0
2011	118,5	78,4

15. Wie viele Bahnhöfe im Freistaat Bayern profitierten vom Konjunkturprogramm I und II für Bahninfrastruktur im Vergleich zu anderen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Aus dem Konjunkturpaketen I und II erfolgten in den Jahren 2009 bis 2011 die in nachstehender Tabelle ausgewiesenen Investitionen. Die Angaben erfolgen nach Auskunft der DB Station&Service AG vorbehaltlich der derzeit noch laufenden Erfolgskontrolle.

Land	Programm Personenbahnhöfe Konjunkturpaket I		Programm Personenbahnhöfe Konjunkturpaket II	
	Anzahl	Investitionen [Mio. Euro]	Anzahl	Investitionen [Mio. Euro]
1	2	3	4	5
Baden-Württemberg	183	13,6	210	26,2
Bayern	194	26,4	95	30,9
Berlin	31	22,0	51	10,0
Brandenburg	60	5,8	96	10,1
Bremen	6	0,5	9	0,7
Hamburg	21	6,8	26	18,8
Hessen	154	5,7	157	19,1
Meckl.-Vorpommern	36	2,4	30	2,5
Niedersachsen	90	7,6	115	11,5
Nordrhein-Westfalen	253	20,4	180	20,5
Rheinland-Pfalz	120	10,6	76	5,2
Saarland	12	3,6	19	1,3
Sachsen	42	4,7	31	3,8
Sachsen-Anhalt	58	13,4	63	8,6
Schleswig-Holstein	45	4,4	52	2,6
Thüringen	38	2,3	30	3,5
Insgesamt	1.343	150,2	1.240	175,3

16. Auf welcher Höhe belaufen sich die Mittel der Konjunkturprogramme
- für Projekte im Freistaat Bayern,
 - im Vergleich dazu, für Projekte in den anderen Bundesländern?

In der nachstehenden Tabelle sind die Ausgaben aus den Konjunkturpaketen I und II insgesamt (alle Länder) und davon der Anteil Bayerns enthalten.

Verkehrsträger	Ausgaben Konjunkturpaket I		Ausgaben Konjunkturpaket II	
	Insgesamt [Mio. Euro]	davon in Bayern [Mio. Euro]	Insgesamt [Mio. Euro]	davon in Bayern [Mio. Euro]
1	2	3	4	5
Bundesschienenwege	614,2	k.A. ¹	740,9	k.A. ¹
<i>davon</i>				
<i>Bedarfsplanmaßnahmen</i>	464,0	90,1 ²	181,6	74,0 ²
<i>...Personenbahnhöfe</i>	150,2	26,4	175,3	30,9
<i>...übrige Maßnahmen</i> ³	-	-	384,0	k.A.
Bundesfernstraßen	959,3	109,8	910,3	152,2
Bundeswasserstraßen	428,7	33,5	263,9	50,7
Kombinierter Verkehr	-	-	6,8	0,0
Insgesamt			1.921,8	

¹ Für die länderübergreifenden Maßnahmen im Rahmen einzelner Programme (siehe Fußnote 3) liegen keine länderbezogenen Aufteilungen vor. Eine Aussage zur regionalen Verteilung der Mittel für die Bundesschienenwege insgesamt ist deshalb nicht möglich (k.A. = keine Angabe).

² In dieser Summe sind wegen des länderübergreifenden Charakters einiger Bedarfsplanvorhaben auch die auf Thüringen und Sachsen entfallenden Anteile dieser Vorhaben enthalten.

³ Programme Lärmsanierung, ETCS- Zugsicherungsmaßnahmen, Qualitätsverbesserung Regionalverkehr und Bahnstromversorgung

Eine vollständige Aufgliederung auf die Länder ist für die Bundesfernstraßen in nachfolgender Tabelle enthalten. Für die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen erfolgte wegen des länderübergreifenden Charakters der Mehrzahl der Vorhaben keine länderbezogene Aufschlüsselung der Ausgaben. Auf die Erläuterungen in den Antworten zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

Land	Ausgaben für Bundesfernstraßen	
	Konjunkturpaket I [Mio. Euro]	Konjunkturpaket II [Mio. Euro]
1	2	3
Baden-Württemberg	133,4	119,4
Bayern	109,8	152,2
Berlin	1,6	0,0
Brandenburg	54,5	47,4
Bremen	1,5	0,0
Hamburg	2,0	0,0
Hessen	100,0	69,3
Mecklenburg-Vorpommern	26,0	27,4
Niedersachsen	93,0	107,4
Nordrhein-Westfalen	217,6	179,6
Rheinland-Pfalz	58,0	61,3
Saarland	10,0	11,8
Sachsen	56,2	40,9
Sachsen-Anhalt	41,6	41,4
Schleswig-Holstein	29,0	24,0
Thüringen	25,1	28,2
Insgesamt	959,3	910,3

17. Wie viele neue Kilometer Schienenwege umfassen die Konjunkturprogramme, aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Art der Maßnahme bzw. Ausbaustandard?

Im Bereich neuer (zusätzlicher) Bundesschienenwege erfolgte mit den Konjunkturprogrammmitteln lediglich eine Verstärkung der Finanzierung laufender Vorhaben. Dies betraf die Neubaustrecke (Nürnberg–)Ebensfeld–Erfurt in Bayern/Thüringen, die Neubaustrecke Erfurt–Gröbers(–Leipzig/Halle) in Thüringen/Sachsen-Anhalt sowie die Schienenanbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) in Brandenburg. Bezogen auf die insgesamt bei diesen Vorhaben eingesetzten Bundesmittel lag der Anteil der Konjunkturprogrammmittel jeweils deutlich unter 5 Prozent. Insofern ist durch die Konjunkturprogrammmittel der Bau neu geschaffener Streckenkilometer beschleunigt worden.

18. Wie viele Mittel wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis zum heutigen Zeitpunkt für Maßnahmen zur Lärmsanierung, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, ausgegeben?

Die folgende Tabelle enthält die Ausgaben für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in den einzelnen Bundesländern für den Zeitraum 2000 bis 2010. Für das Jahr 2011 liegen noch keine Daten vor.

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Summe
	Angaben in Mio. Euro ¹											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Baden-Württemberg	0,5	1,1	0,5	0,3	1,2	0,2	0,4	0,8	3,8	9,1	5,7	23,6
Bayern	5,3	7,2	3,1	4,6	2,8	3,6	0,3	6,3	6,4	6,2	8,9	54,9
Berlin	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,3	1,0
Brandenburg	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,0	0,9	0,5	0,5	3,1
Bremen	0,5	0,5	0,1	0,1	0,0	0,0	-	-	-	0,0	0,2	1,3
Hamburg	-	0,0	0,2	0,2	0,0	1,3	0,2	0,1	1,5	0,4	3,3	7,2
Hessen	1,2	1,3	1,8	1,7	3,4	0,5	0,4	2,4	3,4	3,7	3,7	23,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	1,3
Niedersachsen	1,4	0,3	2,2	0,3	0,6	0,2	4,7	5,8	1,7	2,0	1,9	21,2
Nordrhein-Westfalen	1,7	2,5	2,0	1,3	2,3	4,5	6,5	5,3	5,7	15,6	13,0	60,3
Rheinland-Pfalz	1,1	1,2	4,6	1,2	1,0	3,0	2,2	3,0	1,4	1,9	1,3	21,8
Saarland	0,4	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	1,6
Sachsen	1,1	1,1	0,5	0,6	1,6	2,2	0,4	1,1	3,3	0,2	0,1	12,2
Sachsen-Anhalt	0,4	0,4	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,6	1,2	1,4	0,6	5,1
Schleswig-Holstein	0,6	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	-	1,6
Thüringen	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,8	1,5	1,0	5,8
Insgesamt	14,8	16,9	16,0	11,2	14,0	16,7	15,7	26,1	30,3	43,2	40,7	245,6

¹ „-“ = keine Ausgaben

„0,0“ = Ausgaben von weniger als 50.000 Euro

Die Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes werden auf Antrag der DB Netz AG bewilligt. Eine statistische Erfassung der eingesetzten Bundesmittel nach Bundesländern erfolgt durch den Bund nicht.

Nach Angaben der DB Netz AG wurden die Bundesmittel für die Lärmsanierung in den Jahren 2000 bis 2011 folgendermaßen eingesetzt:

Land	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
	Angaben in Mio. Euro ¹												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Baden-Württemberg	-	2,0	4,0	7,9	9,8	8,1	6,0	10,4	16,3	22,5	17,7	13,6	118,1
Bayern	-	0,6	0,6	2,2	5,9	2,6	2,3	7,3	7,5	13,4	16,0	6,5	64,9
Berlin	0,1	0,2	0,2	0,8	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	-	-	2,2
Brandenburg	-	-	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	-	-	-	-	0,6
Bremen	-	-	2,5	1,7	1,4	2,7	0,0	2,6	1,9	8,8	10,8	1,7	34,2
Hamburg	-	-	0	0,3	0,5	0,5	0,5	1,6	0,7	2,5	2,1	7,1	15,8
Hessen	5,5	6,4	14,4	17,1	5,6	3,6	1,8	2,5	4,9	5,5	5,7	6,8	79,9
Meckl.-Vorpommern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedersachsen	-	2,0	9,0	5,9	8,3	7,3	10,6	9,0	14,0	12,7	9,8	23,2	111,8
Nordrhein-Westfalen	-	0,7	0,4	5,5	10,8	7,0	6,4	8,1	15,4	8,8	9,1	20,7	92,8
Rheinland-Pfalz	-	-	5,8	10,7	4,9	4,6	11,4	9,3	7,9	5,2	10,5	6,7	76,9
Saarland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sachsen	-	-	0,7	3,2	2,7	0,3	1,0	0,7	0,3	0,2	1	-	9,2
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	0,0	0,0	0,3	0,2	0,0	-	-	-	0,5
Schleswig-Holstein	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2
Thüringen	-	-	-	-	-	0,0	0,2	0,3	2,6	0,7	2,0	0,1	6,0
Insgesamt	5,7	11,9	37,7	55,6	50,1	37,1	40,8	52,2	71,6	80,4	83,6	86,3	613,1

¹ „-“ = keine Ausgaben

„0,0“ = Ausgaben von weniger als 50.000 Euro

19. Wie viele Mittel wurden jährlich vom 1. Januar 2000 bis zum heutigen Zeitpunkt für Maßnahmen zur Lärmsanierung im Freistaat Bayern, aufgeschlüsselt nach Einzelprojekten, ausgegeben?

Eine Aufschlüsselung der Ausgaben für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen nach Einzelprojekten liegt dem Bund nicht vor. Eine entsprechende Abfrage bei den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder ist innerhalb der kurzen Frist zur Beantwortung der Anfrage nicht leistbar.

Für Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen in Bayern hat die DB Netz AG im Zeitraum 2000 bis 2011 insgesamt 64,9 Mio. Euro ausgegeben. Nach Angaben der DB Netz AG wurden davon 56,2 Mio. Euro in aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) in folgenden Ortsdurchfahrten investiert:

- Beratzhausen
- Burgthann
- Deining Bahnhof
- Feucht
- Flintsbach
- Fürth-Burgfarnbach
- Fürth-Unterfürberg
- Gröbenzell
- Gunzenhausen-Unterwurbach
- Kitzingen
- Kitzingen-Sickershausen

- Knoten Nürnberg Zufahrt Rbf
- Muhr am See
- München West
- München-Freimann
- Neumarkt Pölling
- Neumarkt Woffenbach
- Neustadt Aisch
- Niederaudorf
- Oberaudorf
- Ochenbruck
- Ochsenfurt
- Olching
- Passau Schalding
- Passau Schienenschmier
- Postbauer Heng
- Raubling-Pfraundorf
- Rosenheim
- Rosenheim Wernhardsberg
- Schwabach-Limbach (Strecke 5320)
- Sengenthal
- Seubersdorf
- Seubersdorf-Batzhausen
- Sünching
- Treuchtlingen (Strecken 5310, 5320, 5501)
- Vaterstetten-Baldham
- Veitsbronn-Siegelsdorf.

In passive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere für Lärmschutzfenster) wurden nach Angabe der DB Netz AG in diesem Zeitraum 8,7 Mio. Euro in folgenden Ortsdurchfahrten investiert:

- Aschaffenburg
- Amselfing
- Ansbach
- Ansbach-Winterschneidbach
- Aßlingen
- Brannenburg
- Buchbrunn-Mainstockheim
- Burgsinn mit Erweiterung
- Burgweinting
- Dettelbach
- Dittenheim-Ehlheim
- Emskirchen
- Flintsbach
- Flintsbach Einöden
- Flintsbach Lückenschluss
- Flintsbach Lückenschluss Fischbach
- Fürth
- Fürth-Burgfarnbach

- Fürth-Unterfürberg
- Geiselbullach
- Girching
- Grafing
- Grafing-Schammach
- Großkarolinenfeld
- Gunzenhausen
- Gunzenhausen-Aha
- Gunzenhausen-Laubenzedel
- Gunzenhausen-Untervurmbach
- Haag bei Treuchtlingen
- Hagenbüchbach
- Hellmitzheim
- Heppinger Au Straße
- Iphofen
- Kiefersfelden-Mühlbach
- Kirchseeon-Eglharting
- Kitzingen
- Kühmoos
- Langenfeld
- Langenisarhofen
- Langenzenn-Kirchfermbach
- Mainbernheim
- Mainbernheim-Aussiedlerhöfe
- Markt Berolzheim
- Markt Bibart
- Markt Bibart-Altmanhausen
- Martinsheim-Gnötzheim
- Merkendorf-Triesdorf Bf
- Mittelsinn
- Moosham
- München-Eversbuschstraße
- München-Freimann
- München-Lerchenauer Straße
- München Ost
- München-Süd/Sendling
- München Trudering NW
- München West
- Muhr am See
- Neustadt Aisch
- Niederaudorf
- Nürnberg-Langw.-West
- Oberaudorf
- Oberaudorf Wehrfleck
- Oberehring
- Ochsenfurt-Nordwest

- Passau
- Pfaffenhofen-Uttenhofen
- Plattling (Häusermühle)
- Plattling Häusermühle, Baumschule
- Puschendorf
- Radldorf
- Ratzing
- Raubling-Pfraundorf
- Raubling-Reischenhart
- Regensburg
- Reichertshofen
- Reichertshofen- Stadt
- Reichertshofen-Hög Süd, Dörfel
- Reichertshofen-Winden
- Rohrbach-Fahlenbach
- Rosenheim
- Rosenheim Süd-Ost
- Rottendorf
- Sachsen b. Ansbach-Ratzenwinden
- Schalding
- Steinbach
- Stephanskirchen-Hofleiten, Landl, Sims
- Stephanskirchen-Baierbach
- Stephansposching
- Sünching
- Sünching Am Hardt
- Treuchtlingen (Strecken 5310, 5320, 5321 und 5501)
- Treuchtlingen Graben
- Tutenhausen-Haus
- Unterstrahlbach
- Vaterstetten-Baldham
- Veitsbronn-Retzelfembach;
- Veitsbronn-Siegelsdorf
- Vilshofen
- Vilshofen-Altalter
- Würzburg
- weitere Maßnahmen ohne Zuordnung.

Eine Aufschlüsselung der Ausgaben nach Einzelvorhaben liegt dem Bund nicht vor. Eine entsprechende Aufstellung durch die DB Netz AG ist innerhalb der kurzen Frist zur Beantwortung der Anfrage nicht leistbar.

20. Wie viel Geld ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits für die zukünftigen Maßnahmen zur Lärmsanierung, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, verplant?
21. Wie viel Geld ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits für die zukünftigen Maßnahmen zur Lärmsanierung im Freistaat Bayern, aufgeschlüsselt nach Einzelprojekten, verplant?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Verfügungsrahmen 2012 wurden den Ländern folgende Mittel zur Bewirtschaftung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen zugewiesen:

Land	Lärmsanierung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen Verfügungsrahmen 2012 (in Mio. Euro)
1	2
Baden-Württemberg	8,4
Bayern	4,7
Berlin	0,1
Brandenburg	1,9
Bremen	0,0
Hamburg	0,1
Hessen	2,7
Mecklenburg-Vorpommern	0,1
Niedersachsen	3,5
Nordrhein-Westfalen	17,4
Rheinland-Pfalz	3,7
Saarland	0,3
Sachsen	0,0
Sachsen-Anhalt	4,8
Schleswig-Holstein	0,3
Thüringen	1,2
Insgesamt	49,2

Einzelmaßnahmen über 2 Mio. Euro sind im Straßenbauplan 2012 veranschlagt. Unter dieser Veranschlagungsgrenze werden die Maßnahmen global veranschlagt.

Von den im Bundeshaushalt bereitgestellten Verpflichtungsermächtigungen für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes sind derzeit bereits 191 Mio. Euro für bewilligte Vorhaben verplant. Davon entfallen 88,8 Mio. Euro auf das laufende Jahr 2012, 63 Mio. Euro auf das Jahr 2013, 30,2 Mio. Euro auf 2014 und 9 Mio. Euro auf 2015 und folgende. Die Haushaltsführung des Eisenbahn-Bundesamtes weist die Mittelbindung nur titelbezogen, aber nicht nach Bundesländern aus. Von Seiten des Bundes werden die Mittel auf Antrag der DB Netz AG bewilligt. Weitere Maßnahmen werden von der DB Netz AG fortlaufend geplant und zur Finanzierung vorgelegt.

Nach Angaben der DB Netz AG liegen bereits konkrete Planungen zur Aufteilung des Gesamtvolumens für die Lärmsanierung vor:

Land	Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes Gesamtvolumen 2012 - 2015 (in Mio. Euro)
1	2
Baden-Württemberg	43,1
Bayern	92,0
Berlin	0,0
Brandenburg	0,0
Bremen	15,7
Hamburg	13,8
Hessen	27,4
Mecklenburg-Vorpommern	0,0
Niedersachsen	54,5
Nordrhein-Westfalen	93,4
Rheinland-Pfalz	6,0
Saarland	14,6
Sachsen	1,7
Sachsen-Anhalt	2,7
Schleswig-Holstein	17,8
Thüringen	2,2
Insgesamt	385,0

In Bayern hat die DB Netz AG nach deren Angaben für den Zeitraum 2012 bis 2015 Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit einem Investitionsvolumen von rund 92 Mio. Euro geplant. Davon will die die DB Netz AG rund 91,4 Mio. Euro in aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) in folgenden Ortsdurchfahrten investieren:

- Augsburg-Bärenkeller
- Augsburg 1 + 2
- Augsburg Oberhausen 1 + 2
- Feucht
- Flintsbach
- Gablingen (Gablingen, Gablingen Siedlung)
- Großkarolinenfeld
- Gundelsheim /Möhren (Gundelsheim, Möhren bei Treuchtlingen)
- Kiefersfelden
- Kitzingen Sickershausen
- Knoten Gröbenzell
- Knoten Würzburg-Heidingsfeld
- Langweid am Lech
- Marktbreit
- Meitingen
- Meitingen-Herbertshofen
- München Ost Knoten (München-Baumkirchen, München-Trudering, Grons-
dorf, Haar)
- München-Untergiesing
- München West
- Muhr a. See

- Neustadt (Aisch)
- Niederaudorf
- Nordendorf
- Nürnberg-Kleingründlach
- Oberaudorf
- Obernbreit
- Obersinn
- Ochsenfurt (Goßmannsdorf)
- Osterhofen
- Plattling
- Pleinting
- Regensburg Ost Knoten (Ost, Niedertraubling, Obertraubling)
- Regensburg West Knoten (Prüfening, Großprüfening, Schloßstraße)
- Rosenheim
- Rosenheim Happing
- Rosenheim Ost
- Rosenheim Wernhardsberg
- Sandbach
- Seestetten
- Straßkirchen
- Straubing
- Sünching
- Treuchtlingen (Strecke 5501)
- Tunttenham (Ostermünchen)
- Veitsbronn (Siegeldorf)
- Vilshofen
- Westendorf
- Westzufahrt Nürnberg Knoten Rbf 1 (Nürnberg-Werderau/Nürnberg-Schweinau)
- Westzufahrt Nürnberg Knoten Rbf 2 (Klein Reuth, Groß Reuth, Leyh)
- Winterhausen
- Würzburg Süd
- Zorneding.

In passive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere für Lärmschutzfenster) will die die DB Netz AG in diesem Zeitraum rund 0,6 Mio. Euro in folgenden Ortsdurchfahrten investieren:

- Brannenburg
- Feucht
- Fischbach
- Flintsbach
- Kitzingen
- München-Allach Knoten (Allach, Allach Nord, Everbuschstraße, Allach)
- Oberaudorf
- Rosenheim
- Rosenheim Wernhardsberg
- Treuchtlingen (Strecke 5310)
- Westzufahrt Nürnberg Knoten Rbf 1 (Nürnberg Werderau/Schweinau).

22. Wie bewertet und erklärt die Bundesregierung, dass sich fast alle Neubauprojekte des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms in den Bundesländern des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und seiner Staatssekretäre bzw. im Wahlkreis der Bundeskanzlerin befinden?

Im Ergebnis der Bauprogrammbesprechungen vom Herbst 2011 ergaben sich auf der Basis der geltenden Finanzplanung insbesondere in den Ländern Niedersachsen und Bayern finanzielle Spielräume für Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen. Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zum IBP verwiesen, das am 8. Februar 2012 vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen wurde.

