

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/346 –**

### **Vergleich der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in neue und alte Bundesländer**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Fast zwei Jahrzehnte ist die Deutsche Einheit alt. In diesem Zeitraum wurden enorme Finanzmittel zur Überwindung sozialer und ökonomischer Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland durch Bund, Länder und Kommunen aufgewendet. Ein Investitionsschwerpunkt für den Aufbau Ost war und ist der Aus- und Neubau von Verkehrswegen des Bundes in den neuen Bundesländern und zwischen den neuen und den alten Bundesländern. Daher wurden diese Verkehrswege in den Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 überproportional stark berücksichtigt. In aktuellen Diskussionen wird der Infrastrukturbedarf der neuen Bundesländer hinterfragt und ein Nachholbedarf der alten Länder behauptet.

Vor diesem Hintergrund ist ein Vergleich der Investitionen in Bundesverkehrswege in die neuen und die alten Bundesländer interessant. Zudem muss zwischen den alten Bundesländern differenziert werden, da einige von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit profitiert haben, andere hingegen nicht. Außerdem ist zur Hälfte der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein projektscharfer Vergleich mit den Planzahlen von Interesse.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

In die Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003 und die vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen wurden nur Vorhaben mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgenommen, das für Projekte in den neuen und alten Ländern nach gleichen Maßstäben ermittelt wurde. Insofern erfolgte keine gezielte überproportionale Berücksichtigung der neuen Länder. Die Bundesverkehrswegepläne und Bedarfspläne enthalten aber aufgrund des zur Deutschen Einheit aufgelaufenen Investitionsstaus einen vergleichsweise hohen Investitionsbedarf für die neuen Länder.

Im Zuge der Investitionsdurchführung galt es daher, dort einen Schwerpunkt zu setzen und zunächst überproportional zu investieren.

Die Bundesregierung hat daraus keinen „Nachholbedarf“ abgeleitet. Sie hat vielmehr darauf hingewiesen, dass mit der Fertigstellung vieler Projekte und zunehmendem Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern der überproportional hohe Anteil schrittweise zurückgefahren werden kann.

Daten zur Investitionstätigkeit sind Grundlage regelmäßiger Berichte der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag (Straßenbaubericht und Bericht zum Ausbau der Schienenwege [bis 2007], Verkehrsinvestitionsbericht [seit 2008], Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit). Um die Daten in der gewünschten Spezifizierung ab 1970 aufzubereiten, wären teilweise Recherchen im Bundesarchiv erforderlich.

Dies war in der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit (zumal über die Jahreswende) nicht leistbar. Im Übrigen wird auf die umfassende verkehrsstatistische Datensammlung im jährlich vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) herausgegebenen Nachschlagewerk „Verkehr in Zahlen“ ([www.diw.de/sixcms/detail.php/284086](http://www.diw.de/sixcms/detail.php/284086)) verwiesen.

1. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1970 bis 1990 in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen pro Bundesland investiert worden, aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen und nach Jahren (tabellarische Darstellung)?

Die Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen von 1971 bis 1990 (in absoluten Beträgen [in Mio. DM] und prozentualer Aufteilung nach Bundesländern) sind in Anlage 1 dargestellt. Für das Jahr 1970 liegen keine vergleichbaren Angaben vor.

2. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1970 bis 1990 in den Neu- und Ausbau von Schienenwegen des Bundes investiert worden, aufgeschlüsselt nach Projekten und Jahren (tabellarische Darstellung)?
3. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1970 bis 1990 in den Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen investiert worden, aufgeschlüsselt nach Projekten und Jahren (tabellarische Darstellung)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Angaben sind in dieser Detailschärfe nicht möglich. Auf „Verkehr in Zahlen“ wird verwiesen (siehe Vorbemerkung).

4. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen pro Bundesland (einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – VDE) investiert worden, aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen und nach Jahren (tabellarische Darstellung)?

Die Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen von 1991 bis 2008 (in absoluten Beträgen [in Mio. Euro] und prozentualer Aufteilung nach Bundesländern) sind in Anlage 2 dargestellt.

5. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in den Neu- und Ausbau von Schienenwegen des Bundes (einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) investiert worden, aufgeschlüsselt nach Projekten und Jahren (tabellarische Darstellung)?

Für die Jahre 1991 bis 1994 liegen diese Angaben im BMVBS nicht mehr vor.

Für die Jahre 1995 bis 2006 sind diese Angaben jeweils für das zurückliegende Jahr im jährlich vorgelegten Bericht zum Ausbau der Schienenwege enthalten. Für das Jahr 2007 sind die Angaben im Verkehrsinvestitionsbericht 2008 ausgewiesen. Der Verkehrsinvestitionsbericht 2009 mit den Angaben zu den Investitionen des Jahres 2008 wird dem Deutschen Bundestag in Kürze zugeleitet. Die entsprechende Tabelle des Entwurfs des Verkehrsinvestitionsberichts 2009 ist in Anlage 3 enthalten.

Die in den Berichten ausgewiesenen Investitionen umfassen neben den vom Bund zur Verfügung gestellten Investitionsmitteln auch Eigenmittel der Deutschen Bahn AG und Drittmittel.

6. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in den Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen (einschließlich Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) investiert worden, aufgeschlüsselt nach Projekten und Jahren (tabellarische Darstellung)?

Für die Jahre 1991 bis 1997 liegen nur Angaben zu den jährlichen Gesamtausgaben für den Neu- und Ausbau der Bundeswasserstraßen vor:

[in Mio. €]	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Gesamtausgaben	322,3	297,5	372,9	370,1	432,3	465,8	446,5

Die nach Wasserstraßenprojekten aufgeschlüsselten Angaben für die Jahre 1998 bis 2008 sind in Anlage 4 enthalten.

7. Wie hoch sind die Länderanteile am Vordringlichen Bedarf für Bundesfernstraßen der investierten Finanzmittel des Bundes der Jahre 2001 bis 2008 aufgeschlüsselt nach Bundesländern in absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen im Vergleich mit den Planzahlen im BVWP 2003 (Tabelle 18, S. 64)?
8. Wie hoch ist der Mittelbedarf für die noch nicht abgearbeiteten Projekte des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen für den verbleibenden Zeitraum des BVWP 2009 bis 2015, aufgeschlüsselt nach Bundesländern in absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen folgende Angaben für die nach Ländern differenzierten Investitionen in Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs für die Bundesfernstraßen, für den Länderanteil am Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 und den sich aus der Differenz ergebenden theoretischen Mittelbedarf für die noch nicht realisierten Projekte des Vordringlichen Bedarfs vor:

Land	Ausgaben 2001 - 2008		Vordringlicher Bedarf des BVWP 2003		Bedarf 2009 - 2015	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Baden-Württemberg	1 874,2	8,7	6 016	12,1	4 142	14,8
Bayern	3 357,8	15,6	6 792	13,7	3 434	12,2
Berlin	349,0	1,6	887	1,8	538	1,9
Brandenburg	1 159,2	5,4	2 725	5,5	1 566	5,6
Bremen	323,7	1,5	509	1,0	185	0,7
Hamburg	292,8	1,4	945	1,9	652	2,3
Hessen	794,0	3,7	3 612	7,3	2 818	10,0
Mecklenburg-Vorpommern	1 395,3	6,5	2 211	4,5	816	2,9
Niedersachsen	1 346,1	6,3	4 004	8,1	2 658	9,5
Nordrhein-Westfalen	2 416,6	11,2	7 924	16,0	5 507	19,6
Rheinland-Pfalz	790,5	3,7	2 190	4,4	1 400	5,0
Saarland	181,8	0,8	396	0,8	214	0,8
Sachsen	1 944,4	9,0	2 900	5,9	956	3,4
Sachsen-Anhalt	1 738,9	8,1	2 984	6,0	1 245	4,4
Schleswig-Holstein	541,5	2,5	1 390	2,8	848	3,0
Thüringen	2 980,0	13,9	4 052	8,2	1 072	3,8

Kostenänderungen sind hier nicht berücksichtigt.

9. Wie ist der Umsetzungsstand des Vordringlichen Bedarfs der Schienenwege des Bundes und der internationalen Projekte Schiene, aufgeschlüsselt nach investierten Finanzmitteln des Bundes pro Projekt der Jahre 2001 bis 2008 im Vergleich zu den Planzahlen des BVWP 2003 (Tabellen 12, 13 und 15, S. 54 ff.)?

Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden zum überwiegenden Teil aus Mitteln des Bundes, aber auch aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG und Drittmitteln (z. B. Mittel der Europäischen Union für die Trans-europäischen Netze [TEN] oder des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung [EFRE]) finanziert. Die im Verkehrsinvestitionsbericht ausgewiesenen Investitionen umfassen immer die Investitionen insgesamt.

In Anlage 3 (siehe Antwort zu Frage 5) sind neben den Investitionen des Jahres 2008 auch die bisherigen Investitionen für jedes Projekt und der Gesamtinvestitionsbedarf enthalten. Der Gesamtinvestitionsbedarf unterscheidet sich bei der Mehrzahl der Projekte von dem im BVWP 2003 ermittelten Investitionsbedarf. Neben Änderungen aufgrund fortgeschrittener Planungstiefe sind hier auch die aktuellen Baukosten berücksichtigt.

10. Wie ist der Umsetzungsstand des Vordringlichen Bedarfs der Bundeswasserstraßen, aufgeschlüsselt nach investierten Finanzmitteln des Bundes der Jahre 2001 bis 2008 pro Projekt im Vergleich zu den Planzahlen des BVWP 2003 (Tabelle 19, S. 66)?

In Anlage 5 sind der Gesamtinvestitionsbedarf für Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs für die Bundeswasserstraßen gemäß BVWP 2003 und die Summe der 2001 bis 2008 erfolgten Investitionen – nach Projekten aufgeschlüsselt – enthalten. Kostenänderungen sind hier nicht berücksichtigt.

11. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 1 bis 9 investiert worden, aufgeschlüsselt nach Projekten und Jahren (tabellarische Darstellung)?
12. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 10 bis 16 investiert worden, aufgeschlüsselt nach Bundesländern, absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen und nach Jahren (tabellarische Darstellung)?
13. Wie viele Finanzmittel des Bundes sind von 1991 bis 2008 in das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 investiert worden, aufgeschlüsselt nach Jahren (tabellarische Darstellung)?

Die Fragen 11, 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurden von 1991 bis 2008 investiert:

Nr.	Projektbezeichnung	Gesamtkosten (Mio. €)	Ausgaben bis 2008 (Mio. €)	Ausgaben nach 2008 (Mio. €)
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	1 072	577	495
2	ABS Hamburg–Büchen–Berlin, 1. und 2. Ausbaustufe	2 675	2 668	7
3	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal	317	317	0
4	ABS/NBS Hannover–Stendal–Berlin	2 677	2 677	0
5	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	1 244	1 244	0
6	ABS Eichenberg–Halle	271	271	0
7	ABS Bebra–Erfurt	913	913	0
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin			
8.1	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	5 178	959	4 219
8.2	ABS/NBS Erfurt–Halle/Leipzig	2 733	971	1 762
8.3	ABS Halle/Leipzig–Berlin	1 647	1 646	1
9	ABS Leipzig–Dresden	1 451	817	634
10	A 20, Lübeck–Stettin	1 900	1 850	50
11	A 2, Hannover–Berlin/A 10, Berliner Süd- u. Ostring	2 300	2 150	150
12	A 9, Nürnberg–Berlin	2 900	2 700	200
13	A 38, Göttingen–Halle (A 9)/A 143, Westumfahrung Halle	1 700	1 400	300
14	A 14, Magdeburg–Halle	650	625	25
15	A 44, Kassel–Eisenach/A 4, Eisenach–Görlitz	4 600	2 850	1 750
16	A 71, Erfurt–Schweinfurt/A 73 Suhl–Lichtenfels	2 600	2 550	50
17	Ausbau Hannover–Magdeburg–Berlin	2 290	1 367	923

Den „Sachstandsberichten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ kann der jährliche Fortschritt entnommen werden.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass unter den alten Bundesländern insbesondere der Freistaat Bayern durch die VDE-Projekte Nr. 8.1, 12 und 16 in besonderem Maße von den im Zuge des Aufbaus Ost bewilligten Verkehrsinfrastrukturprojekten profitiert hat?

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Bayern deshalb z. B. im Vergleich zu Baden-Württemberg und zu anderen Bundesländern ohne VDE-Projekte einen geringeren Nachholbedarf hat, und wird sich das in den zukünftigen Länderquoten für Bundesfernstraßen widerspiegeln?

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

## Finanzierung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 1970 - 1990

Land	1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977		1978		1979		1980	
	Mio. DM	%																		
Baden-Württemberg	480,7	11,6	512,0	12,7	523,6	13,4	515,9	12,8	540,0	13,7	544,3	15,5	585,3	16,4	608,3	16,0	601,8	15,3	504,4	13,1
Bayern	691,3	16,7	641,9	15,9	573,3	14,6	569,9	14,2	643,5	16,4	703,8	20,0	798,0	22,4	932,3	24,5	1.055,9	26,9	862,2	22,4
Berlin	26,2	0,6	40,8	1,0	43,8	1,1	42,6	1,1	73,0	1,9	62,3	1,8	75,0	2,1	49,4	1,3	33,7	0,9	39,2	1,0
Bremen	63,6	1,5	100,1	2,5	64,8	1,7	45,5	1,1	19,0	0,5	30,8	0,9	28,9	0,8	25,6	0,7	23,8	0,6	41,7	1,1
Hamburg	161,7	3,9	155,0	3,8	102,8	2,6	94,7	2,4	8,9	0,2	16,8	0,5	24,0	0,7	46,3	1,2	38,7	1,0	59,4	1,5
Hessen	427,8	10,3	433,3	10,7	449,2	11,5	440,5	10,9	427,8	10,9	447,4	12,7	448,4	12,6	462,8	12,1	366,1	9,3	378,0	9,8
Niedersachsen	297,8	7,2	352,9	8,7	372,8	9,5	421,5	10,5	460,0	11,7	375,1	10,7	394,0	11,1	392,9	10,3	353,3	9,0	384,3	10,0
Nordrhein-Westfalen	1.190,9	28,7	980,9	24,3	966,6	24,6	1.019,6	25,3	951,5	24,2	695,1	19,7	616,2	17,3	634,5	16,7	686,9	17,5	812,8	21,1
Rheinland-Pfalz	404,9	9,8	494,7	12,3	529,2	13,5	574,6	14,3	541,5	13,8	407,7	11,6	361,8	10,2	424,2	11,1	492,2	12,5	427,9	11,1
Saarland	103,3	2,5	131,6	3,3	141,2	3,6	113,8	2,8	88,0	2,2	101,2	2,9	99,7	2,8	92,6	2,4	110,7	2,8	109,0	2,8
Schleswig-Holstein	296,4	7,2	194,9	4,8	154,2	3,9	185,0	4,6	174,2	4,4	135,4	3,8	129,8	3,6	141,9	3,7	165,6	4,2	225,9	5,9

Land	1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	Mio. DM	%																		
Baden-Württemberg	478,9	13,2	502,7	15,4	510,9	15,5	482,7	15,2	538,5	16,3	552,8	17,2	537,9	17,3	514,3	17,4	522,5	17,7	535,4	16,9
Bayern	665,9	18,4	547,9	16,8	591,0	17,9	601,8	18,9	622,5	18,9	591,4	18,4	565,7	18,2	547,6	18,6	594,4	20,1	685,5	21,7
Berlin	28,0	0,8	62,4	1,9	83,4	2,5	95,6	3,0	59,5	1,8	87,5	2,7	116,4	3,7	23,9	0,8	8,2	0,3	13,5	0,4
Bremen	66,3	1,8	45,3	1,4	25,4	0,8	17,3	0,5	20,5	0,6	27,2	0,8	18,5	0,6	16,1	0,5	20,6	0,7	53,3	1,7
Hamburg	86,5	2,4	85,3	2,6	81,7	2,5	58,7	1,8	60,5	1,8	74,9	2,3	83,2	2,7	79,6	2,7	52,5	1,8	39,6	1,3
Hessen	331,5	9,1	282,1	8,6	275,6	8,4	269,3	8,5	234,4	7,1	193,2	6,0	175,7	5,6	172,8	5,9	196,8	6,7	226,7	7,2
Niedersachsen	392,0	10,8	361,5	11,1	304,1	9,2	354,6	11,1	428,4	13,0	443,2	13,8	452,7	14,5	396,3	13,4	376,9	12,8	401,7	12,7
Nordrhein-Westfalen	860,2	23,7	761,2	23,3	907,0	27,5	824,4	25,9	825,7	25,1	752,5	23,4	667,2	21,4	691,2	23,4	733,1	24,8	803,5	25,4
Rheinland-Pfalz	330,9	9,1	287,7	8,8	309,1	9,4	291,1	9,1	257,1	7,8	242,0	7,5	262,5	8,4	289,5	9,8	270,1	9,2	241,4	7,6
Saarland	96,8	2,7	73,5	2,2	53,0	1,6	40,4	1,3	61,8	1,9	48,7	1,5	38,9	1,2	35,8	1,2	36,7	1,2	36,8	1,2
Schleswig-Holstein	291,3	8,0	259,7	7,9	156,0	4,7	147,2	4,6	185,2	5,6	196,5	6,1	193,8	6,2	182,2	6,2	139,6	4,7	125,2	4,0

## Finanzierung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 1991 - 2008

Land	1991		1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999	
	Mio. €	%																
Baden-Württemberg	279,8	16,4	321,8	16,1	317,3	14,0	247,3	11,4	200,1	9,5	193,9	8,2	185,7	7,3	190,8	7,1	178,1	6,8
Bayern	358,5	21,0	429,1	21,5	431,4	19,0	384,6	17,7	361,5	17,2	440,8	18,7	364,7	14,3	303,0	11,4	288,8	11,0
Berlin	0,9	0,1	2,4	0,1	11,6	0,5	17,2	0,8	29,9	1,4	30,6	1,3	44,7	1,8	60,1	2,3	48,3	1,8
Brandenburg	11,3	0,7	112,9	5,7	123,3	5,4	93,5	4,3	89,0	4,2	116,3	4,9	168,9	6,6	188,9	7,1	215,7	8,2
Bremen	25,4	1,5	20,0	1,0	15,0	0,7	26,9	1,2	16,5	0,8	9,8	0,4	2,2	0,1	2,4	0,1	3,9	0,1
Hamburg	12,0	0,7	12,2	0,6	26,4	1,2	37,4	1,7	33,6	1,6	48,6	2,1	22,8	0,9	25,4	1,0	24,4	0,9
Hessen	126,9	7,4	161,9	8,1	158,4	7,0	127,4	5,9	63,5	3,0	68,0	2,9	72,5	2,8	70,8	2,7	52,4	2,0
Mecklenburg-Vorpommern	2,0	0,1	22,2	1,1	20,5	0,9	35,8	1,6	91,0	4,3	87,0	3,7	118,9	4,7	156,9	5,9	231,5	8,8
Niedersachsen	235,4	13,8	206,7	10,4	222,2	9,8	200,8	9,2	196,4	9,3	251,5	10,7	337,3	13,3	355,4	13,3	266,8	10,2
Nordrhein-Westfalen	411,6	24,1	363,0	18,2	350,9	15,5	355,1	16,3	298,8	14,2	245,0	10,4	214,5	8,4	238,4	8,9	241,3	9,2
Rheinland-Pfalz	109,2	6,4	116,3	5,8	125,3	5,5	108,7	5,0	75,0	3,6	74,2	3,2	82,9	3,3	64,7	2,4	44,4	1,7
Saarland	18,8	1,1	19,2	1,0	17,4	0,8	12,0	0,6	10,9	0,5	11,7	0,5	13,2	0,5	19,3	0,7	25,3	1,0
Sachsen	48,1	2,8	119,7	6,0	200,9	8,9	314,5	14,5	323,1	15,4	341,6	14,5	361,2	14,2	270,3	10,1	233,5	8,9
Sachsen-Anhalt	4,7	0,3	3,8	0,2	106,8	4,7	107,3	4,9	179,3	8,5	275,5	11,7	300,4	11,8	381,1	14,3	406,3	15,5
Schleswig-Holstein	52,2	3,1	41,8	2,1	41,9	1,8	33,0	1,5	27,5	1,3	26,1	1,1	37,8	1,5	54,8	2,1	61,0	2,3
Thüringen	11,3	0,7	43,8	2,2	98,6	4,3	74,2	3,4	108,6	5,2	135,6	5,8	217,2	8,5	286,6	10,7	293,9	11,2

Land	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	Mio. €	%																
Baden-Württemberg	188,4	7,5	205,2	7,8	216,7	7,7	258,1	8,7	226,5	7,3	217,6	7,1	277,4	10,1	343,8	13,8	369,6	14,0
Bayern	271,5	10,9	329,6	12,6	388,1	13,8	402,2	13,5	474,2	15,3	522,6	17,2	503,7	18,3	442,1	17,8	471,5	17,9
Berlin	41,5	1,7	51,9	2,0	44,5	1,6	48,5	1,6	59,6	1,9	70,0	2,3	29,6	1,1	26,4	1,1	18,5	0,7
Brandenburg	238,7	9,6	225,0	8,6	218,9	7,8	198,6	6,7	155,0	5,0	115,8	3,8	93,0	3,4	86,0	3,5	79,8	3,0
Bremen	8,7	0,4	19,1	0,7	20,6	0,7	24,3	0,8	47,1	1,5	88,5	2,9	57,2	2,1	43,2	1,7	23,7	0,9
Hamburg	17,1	0,7	10,3	0,4	4,7	0,2	58,7	2,0	64,7	2,1	78,1	2,6	80,5	2,9	100,9	4,1	78,7	3,0
Hessen	65,6	2,6	64,5	2,5	97,4	3,5	110,8	3,7	124,0	4,0	106,7	3,5	117,0	4,3	96,7	3,9	104,0	3,9
Mecklenburg-Vorpommern	231,3	9,3	236,0	9,0	242,9	8,6	199,4	6,7	251,9	8,1	217,1	7,1	108,8	4,0	71,3	2,9	76,7	2,9
Niedersachsen	119,4	4,8	159,8	6,1	205,7	7,3	203,7	6,8	186,7	6,0	154,9	5,1	125,7	4,6	166,4	6,7	211,1	8,0
Nordrhein-Westfalen	233,8	9,4	240,2	9,2	260,0	9,3	279,8	9,4	347,2	11,2	343,1	11,3	363,2	13,2	287,3	11,6	374,1	14,2
Rheinland-Pfalz	45,0	1,8	76,2	2,9	84,7	3,0	105,1	3,5	153,2	4,9	113,1	3,7	118,3	4,3	123,7	5,0	109,3	4,1
Saarland	26,7	1,1	37,1	1,4	37,9	1,3	28,8	1,0	29,8	1,0	20,4	0,7	26,8	1,0	25,9	1,0	16,5	0,6
Sachsen	275,7	11,0	280,5	10,7	242,5	8,6	308,9	10,4	273,9	8,8	305,0	10,0	273,8	9,9	150,8	6,1	119,3	4,5
Sachsen-Anhalt	278,0	11,1	233,3	8,9	265,4	9,4	300,1	10,1	240,4	7,7	218,6	7,2	134,4	4,9	181,1	7,3	171,4	6,5
Schleswig-Holstein	66,9	2,7	55,0	2,1	57,7	2,1	76,6	2,6	75,3	2,4	48,2	1,6	42,6	1,5	69,9	2,8	116,8	4,4
Thüringen	388,7	15,6	397,2	15,2	421,3	15,0	377,2	12,7	395,7	12,7	427,4	14,0	400,0	14,5	270,7	10,9	296,0	11,2

## Anlage 3

**Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege - Gesamtleistung bis zum 31.12.2008 (Auszug aus dem Entwurf des Verkehrsinvestitionsberichtes 2009)**

Tabelle 1 Gesamtleistungen Schiene – Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994– 2007 <sup>2)</sup> Mio. €	Ausgaben 2008 <sup>2)</sup>	Summe Aus- gaben <sup>2)</sup>	Status <sup>3)</sup>
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €	14.777	2.487,32	12.126,65	20,42	14.634,39	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund <sup>4)</sup>	1.072	47,60	526,78	2,58	576,96	T
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.675	491,31	2.167,19	9,30	2.667,80	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	272	0,00	2,58	1,85	4,43	P
5	ABS Berlin–Dresden <sup>4); 5)</sup>	802	4,47	144,36	1,29	150,12	T
6	ABS Hannover–Lehrte	339	0,00	323,82	9,16	332,98	I
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	139	0,00	0,00	0,01	0,01	P
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	677	138,51	327,65	0,24	466,40	T
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt <sup>1)</sup>	5.178	114,66	718,23	126,00	958,89	B
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle <sup>1)</sup>	2.733	65,35	700,76	204,70	970,81	T
11	ABS Leipzig–Dresden <sup>4)</sup>	1.451	24,98	749,97	41,86	816,81	T
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz <sup>1)</sup>	310	0,00	259,44	16,66	276,10	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	968,87	20,90	1.000,00	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze D/PL (–Warschau)	539	0,00	273,27	40,34	313,61	T
15	ABS Köln–Aachen, inkl. S 13	952	20,17	783,77	18,25	822,19	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach <sup>1)</sup>	287	0,00	10,50	1,59	12,09	P
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier <sup>1)</sup>	675	6,64	277,91	48,75	333,30	T
18	ABS Mainz–Mannheim	221	8,30	174,57	0,00	182,87	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main <sup>1)</sup>	342	191,80	24,76	8,70	225,26	T
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg <sup>1); 8)</sup>	2.806	83,86	290,72	19,34	393,92	T

Nr.	Maßnahme	Gesamtinvestitionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994–2007 <sup>2)</sup> Mio. €	Ausgaben 2008 <sup>2)</sup>	Summe Ausgaben <sup>2)</sup>	Status <sup>3)</sup>
21	ABS Augsburg–München <sup>1); 5)</sup>	627	1,95	414,89	81,02	497,86	T
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing <sup>4); 5); 7)</sup>	2.836	12,20	18,10	11,91	42,21	T
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München <sup>6)</sup>	3.623	0,00	3.268,54	31,32	3.299,86	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe) <sup>9)</sup>	103	0,00	0,00	0,07	0,07	P
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel <sup>4); 5)</sup>	5.734	468,29	1.244,93	75,44	1.788,66	T
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)						
	a) Kombiniertes Verkehr	605	325,24	276,86	1,01	603,11	I
	b) Rangierbahnhöfe	199	0,00	157,36	15,29	172,65	T
27	Ausbau von Knoten:						
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	1.823	5,57	584,69	71,92	662,18	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.378	213,28	4.296,74	185,87	4.695,89	T
	Teilsomme 1	59.881	4.721,73	31.113,91	1.065,79	36.901,43	

1) Angaben DB Netz AG.

2) Die für die Jahre 2007 und 2008 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;

B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;

T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;

I (Inbetriebnahme) = Gesamteinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilbaustufen.

5) Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.

6) Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1.978 Mio. €.

7) Im BVWP wurden die 1. und 2. BS dargestellt, nach Überarbeitung der Planung werden nunmehr seitens der DB AG Gesamtinvestitionen in Höhe von 2.836 Mio. € inklusive Maßnahmen der 3. bis 4. BS (Weiterer Bedarf) ausgewiesen.

8) Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 02.04.2009 schlussgezeichnet. Bei „Stuttgart 21“ wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 500,0 Mio. € zuzüglich Berücksichtigung allgemeine Lohn- und Preissteigerungen nach Baukostenindex in Höhe von 63,8 Mio. € für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen 2.025 Mio. €; hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. € enthalten. Weiterhin sind hierin Gesamtinvestitionen in Höhe von 19 Mio. € für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. € für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ enthalten.

9) Gesamtinvestition: Höhe der Gesamtinvestition nach Investitionsrahmenplan des BMVBS (IRP)

Tabelle 2 Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994– 2007 <sup>2)</sup> Mio. €	Ausgaben 2008 <sup>2)</sup>	Summe Aus- gaben <sup>2)</sup>	Status <sup>3)</sup>
1	ABS Hamburg–Lübeck	406	0,00	87,66	63,42	151,08	B
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	304	0,00	0,00	0,00	0,00	P
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/ Langwedel–Uelzen	329	0,34	5,99	0,71	7,04	P/T
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen– Hannover	1.284	0,00	3,45	0,00	3,45	P
5	ABS Rotenburg–Minden	348	0,00	0,03	0,00	0,03	P
6	ABS Uelzen–Stendal	139	0,00	0,00	0,00	0,00	P
7	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze	901	0,00	0,40	0,00	0,40	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stamm- strecke Oebisfelde–Staaken)	468	0,00	0,00	0,00	0,00	P
9	ABS (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen <sup>4)</sup>	1.135	0,52	73,89	4,30	78,71	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	30	0,00	0,00	0,00	0,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka– Grenze D/PL	163	0,00	10,75	2,97	13,72	P
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/ Fulda–Erfurt	2.250	0,54	1,26	0,00	1,80	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar <sup>1)</sup>	1.316	0,00	22,15	4,25	26,40	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe) <sup>5)</sup>	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg– Freiburg–Basel (2. Baustufe) <sup>5)</sup>	0	0,00	0,00	0,00	0,00	B
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz– Reichenbach/Grenze D/CZ	467	0,00	0,00	0,00	0,00	P
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz– Mainz	39	0,00	0,00	0,00	0,00	P
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe) <sup>5)</sup>	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) Grenze D/NL– Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt– Rheydt-Odenkirchen	19	0,00	0,00	0,00	0,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg <sup>6)</sup>	2.000	0,00	0,00	5,37	5,37	P
21	ABS München–Mühldorf– Freilassing (2. Baustufe) <sup>5)</sup>	0	0,00	0,00	0,00	0,00	P

Nr.	Maßnahme	Gesamt- investi- tionen	Ausgaben bis 31.12. 1993	Ausgaben 1994– 2007 <sup>2)</sup> Mio. €	Ausgaben 2008 <sup>2)</sup>	Summe Aus- gaben <sup>2)</sup>	Status <sup>3)</sup>
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	177	0,00	0,00	0,00	0,00	P
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	159	0,00	0,00	0,00	0,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz	238	0,00	0,27	0,63	0,90	P
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	75	0,00	12,44	0,00	12,44	P
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH	162	0,00	0,00	0,00	0,00	P
27	ABS München–Lindau–Grenze D/A	210	0,00	0,00	0,01	0,01	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main-Stadion	1.700	0,00	40,32	14,21	54,53	B
29	Kombinierter Verkehr/Rangier- bahnhöfe (2. Stufe) a) KLV: Neubau: Lehrte, Nürnberg. Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg b) Rbf'e: Halle, Oberhausen	336	0,00	9,24	18,34	27,58	P/B
30	SPNV	•	•	•	•	•	P
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	•	•	•	•	•	P
	Teilsumme II	14.655	1,40	267,85	114,21	383,46	
	Teilsumme I	59.881	4.721,73	31.113,91	1.065,79	36.901,43	
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>74.536</b>	<b>4.723,13</b>	<b>31.381,76</b>	<b>1.180,00</b>	<b>37.284,89</b>	

1) Angaben DB Netz AG.

2) Die für die Jahre 2007 und 2008 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.

3) P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;  
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;  
T (Teilbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;  
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.

4) Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

5) Gesamtinvestitionen in jeweiligem laufenden und fest disponiertem Vorhaben enthalten.

6) Höhe Gesamtinvestition: Kenntnisstand BMVBS. Es besteht eine Abweichung gegenüber den Angaben der DB Netz AG, welche im Rahmen der Planungsbegleitung noch zu plausibilisieren ist.

### Infrastrukturinvestitionen in die Bundeswasserstraßen 1998 - 2008

Neubau-, Ausbau- und Ersatzmaßnahmen  
(ohne Erhaltungsbaggerungen; nur Bundesmittel - ohne Länderbeteiligungen, EU-Zuschüsse und Bauleitungsausgaben)

Wasserstraßenprojekte	1998 Mio. €	1999 Mio. €	2000 Mio. €	2001 Mio. €	2002 Mio. €	2003 Mio. €	2004 Mio. €	2005 Mio. €	2006 Mio. €	2007 Mio. €	2008 Mio. €
Nord-Ostsee-Kanal	15,3	11,8	12,7	18,7	21,7	15,1	17,3	10,7	20,7	21,5	32,1
Unter- und Außenelbe	26,9	32,3	15,1	8,8	6,5	3,0	1,1	1,4	1,3	2,4	1,8
Ostsee	22,0	20,9	9,2	7,5	3,9	2,0	2,5	14,9	6,4	3,2	6,4
Nordsee	5,7	5,3	4,7	6,3	9,3	5,6	4,1	7,2	5,5	9,4	15,0
Außen- und Unterweser (einschl. Nebenflüsse)	18,2	16,8	16,4	18,1	12,1	11,8	2,3	6,6	5,8	6,6	6,1
Mittellandkanal und am Elbe-Seitenkanal	53,6	69,9	53,3	38,1	42,7	43,2	59,8	35,6	34,6	29,7	44,1
Mittel- und Oberweser	2,4	0,5	2,3	2,9	1,1	1,6	2,0	4,0	3,6	5,7	6,3
Westdeutschen Kanalnetzes (einschl. Küstenkanal)	56,1	71,3	83,5	75,5	73,7	59,4	93,2	121,4	100,1	99,7	96,6
Rhein	21,9	23,5	27,1	27,8	31,1	21,2	28,5	28,3	32,5	33,6	25,0
Mosel, Saar, Lahn	27,3	18,0	24,1	7,1	12,8	16,4	5,5	6,3	16,7	24,7	28,5
Neckar	9,9	9,4	10,0	7,9	9,8	11,2	7,0	10,1	12,8	14,6	26,4
Main	16,4	14,7	11,9	21,3	11,8	14,2	16,9	20,6	17,0	30,4	48,4
Donau und Main-Donau-Kanal	16,9	15,2	19,5	21,5	19,4	20,3	16,1	22,3	28,4	35,4	42,3
Projekt 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	105,7	145,7	167,5	126,1	108,5	141,7	74,8	64,8	48,8	70,2	74,9
Mittel- und Oberelbe, Saale und Unteren Havel-WStr.	14,4	16,4	11,0	8,7	8,3	9,2	7,6	5,8	6,2	5,3	6,9
Elbe-Lübeck-Kanal und Müritz-Elde-WStr.	8,4	2,4	11,8	11,2	11,1	15,5	14,8	17,1	16,7	7,6	8,3
Havel-Oder-WaStr., Oberen Havel-WaStr. sowie Havel-Kanal	12,4	11,4	5,6	9,3	11,7	12,8	26,7	34,9	24,5	33,0	22,5
Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner WaStr. sowie Oder	21,6	17,9	13,5	8,5	13,5	15,0	16,2	4,2	6,3	2,4	7,2
Zuweisung Emssperrwerk	0,0	5,1	10,2	13,3	13,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe alle Wasserstraßen</b>	<b>455,1</b>	<b>508,5</b>	<b>509,4</b>	<b>438,6</b>	<b>422,3</b>	<b>419,2</b>	<b>396,4</b>	<b>416,2</b>	<b>387,9</b>	<b>435,4</b>	<b>498,8</b>

## Infrastrukturinvestitionen in Bundeswasserstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003

Projekt	Investitionskosten gemäß BVWP 2003 Mio. €	Investitionen 2001 - 2008 Mio. €	Rechnerischer Umsetzungsstand %	Bemerkung
<b><u>Laufende und fest disponierte Vorhaben</u></b>	<b>4.440,0</b>	<b>2.586,1</b>	58	
<b><u>Seeschiffahrtsstraßen</u></b>	<b>240,0</b>	<b>180,4</b>	75	
1. Nord-Ostsee-Kanal (Substanzerhaltung)	84,0	55,9	67	
2. Unter- und Außenelbe (14,5 m-Vertiefung)	38,5	22,6	59	
3. Außenweser (14,0 m-Vertiefung)	27,0	25,4	94	
4. Hunte (Ausbau)	15,0	25,6	171	Erhöhung des Investitions- volumens durch Nachtrag
5. Verkehrssicherungssysteme Küste	36,5	11,8	32	
6. Kleine Vorhaben einschl. Restmaßnahmen aus früheren BVWP	39,0	39,0	100	
<b><u>Binnenschiffahrtsstraßen</u></b>	<b>4.200,0</b>	<b>2.405,7</b>	57	
7. Mittelweser (Vertiefung)	34,0	5,7	17	
8. Rhein-Herne-Kanal (Restausbau östlich Gelsenkirchen)	62,5	2,0	3	
9. Dortmund-Ems-Kanal (Teilausbau Südstrecke)	427,5	485,9	114	Erhöhung des Investitions- volumens durch Nachtrag
10. Datteln-Hamm-Kanal (Ausbau Weststrecke)	34,0	24,0	71	
11. Niederrhein (Verbesserung der Sohlenstabilität)	141,5	72,3	51	
12. Mittelrhein (Nachregelung)	118,5	33,4	28	
13. Mosel (zweite Schleusen Fankel, Zeltingen)	81,5	61,8	76	
14. Main (Fahrinnenvertiefung Obermain)	184,0	63,3	34	
15. Küstenkanal (Restausbau)	14,0	17,1	122	Vorhaben ist abgeschlossen
16. Elbe-Lübeck-Kanal (Substanzerhaltung)	51,0	66,9	131	Erhöhung des Investitions- volumens durch Nachtrag
17. Oder-Havel-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (Ausbau)	552,5	147,1	27	
18. Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Untere Havel-Wasserstraße / Berliner Wasserstraßen (Ausbau); (Komplettierung von VDE 17)	1.650,0	577,1	35	
19. Kleine Vorhaben einschl. Restmaßnahmen aus früheren BVWP	849,0	849,0	100	

<b>Projekt</b>	<b>Investitionskosten gemäß BVWP 2003 Mio. €</b>	<b>Investitionen 2001 - 2008 Mio. €</b>	<b>Rechnerischer Umsetzungsstand %</b>	<b>Bemerkung</b>
<b><u>Neue Vorhaben</u></b>	<b>660,0</b>	<b>27,8</b>	<b>4</b>	
<b><u>Seeschiffahrtsstraßen</u></b>	<b>20,0</b>	<b>0,4</b>	<b>2</b>	
1. Unterweser (Vertiefung)	20,0	0,4	2	
<b><u>Binnenschiffahrtsstraßen</u></b>	<b>640,0</b>	<b>27,4</b>	<b>4</b>	
2. Main (Vertiefung Untermain)	30,0	0,1	0	
3. Donau (Ausbau Straubing-Vilshofen, Variante A)	130,0	16,1	12	
4. Saale (Ausbau, Variante Schleusenkanal Tornitz (ohne Wehr))	80,0	1,3	2	
5. Mosel (Zweite Schleusenammern)	300,0	3,8	1	
6. Mittelweser (Schleusen Dörverden und Minden)	100,0	6,0	6	
<b>Summe</b>	<b>5.100,0</b>	<b>2.613,9</b>	<b>51,3</b>	

