

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Stephan Kühn,  
Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Ingrid Nestle, Lisa Paus  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bilanz des Investitionsrahmenplans 2006 bis 2010**

Im April 2007 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, kurz Investitionsrahmenplan (IRP) vorgelegt, der die vom Gesetzgeber geforderten Fünfjahrespläne für den Ausbau der Bundesfernstraßen und den Ausbau der Schienenwege des Bundes mit den Planungen für den Ausbau der Bundeswasserstraßen zusammengefasst hat.

Der IRP enthält eine detaillierte Liste von Verkehrsprojekten, die im Zeitraum 2006 bis 2010 gebaut werden sollten oder mit deren Bau zumindest begonnen werden sollte. Diese Projekte wurden vor dem Hintergrund eines finanziellen Planungsrahmens ausgewählt, der sich in einer Tabelle auf Seite 6 des IRP befindet. Demnach sollten in den Jahren 2006 bis 2010 insgesamt 16,6 Mrd. Euro in die Schienenwege des Bundes, 19,9 Mrd. Euro in Bundesfernstraßen und 2,8 Mrd. Euro in die Bundeswasserstraßen investiert werden (jeweils ohne Investitionen, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- oder Neubau der entsprechenden Verkehrsträger dienen). Davon sollten für den Erhalt bei den Schienenwegen des Bundes 12,5 Mrd. Euro, bei den Bundesfernstraßen 10 Mrd. Euro und bei den Bundeswasserstraßen 2,6 Mrd. Euro entfallen.

Der Investitionsrahmenplan dient vor allem der Festlegung der Bedarfsplanprojekte, also derjenigen Neu- und Ausbauprojekte von Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes, sowie der gesetzlich nicht festgelegten Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundeswasserstraßen, die in dem Zeitraum 2005 bis 2010 gebaut oder zumindest begonnen werden sollten. Der Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte ab 2006 betrug 28 Mrd. Euro für Schienenwege des Bundes, 22,9 Mrd. Euro für Bundesfernstraßen und 6,1 Mrd. Euro für Bundeswasserstraßen. Bei den Bundeswasserstraßen handelt es sich in der Regel um kombinierte Maßnahmen aus anteiligen Ausbau- und Ersatzmaßnahmen, die anders als bei Straßen und Schienen nicht klar getrennt ausgewiesen werden können.

Insgesamt lag der Finanzbedarf für die Bedarfsplanprojekte, die im IRP innerhalb von fünf Jahren gebaut oder begonnen werden sollten, bei 57 Mrd. Euro. Von dieser Summe waren 30,3 Mrd. Euro oder 53 Prozent für die Fortführung im Bau befindlicher Vorhaben gebunden. Deren Fertigstellung sollte Vorrang vor Neubeginnen haben. Bei den Erhaltungsinvestitionen für Bundesfernstraßen wurde eine Steigerung von 1,8 Mrd. Euro im Jahr 2005 auf 2,3 Mrd. Euro in den Jahren 2009/2010 geplant.

Mit den Ist-Ausgaben der Jahre 2006 bis 2009 und den Haushaltsansätzen für das Jahr 2010 liegen nun die Daten vor, um eine erste Bilanz des Investitionsrahmenplans zu ziehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Mrd. Euro sind in den Jahren 2006 bis 2010 (Ist 2006 bis 2009, Soll 2010) im Vergleich zur Tabelle Planungsrahmen auf Seite 6 des Investitionsrahmenplans tatsächlich geflossen (tabellarische Darstellung mit prozentualer Angabe der Istausgaben im Vergleich zum Soll)?
2. Wie viele Mrd. Euro sind davon in die Fortführung und Fertigstellung von bereits in Bau befindlicher Vorhaben, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (tabellarische Darstellung), investiert worden?
3. Wie viele Mrd. Euro sind in neue Vorhaben, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (tabellarische Darstellung), investiert worden?
4. Welche Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sind entgegen der Planung des IRP weder fertig gestellt noch begonnen worden, und wann rechnet die Bundesregierung mit deren Beginn bzw. Fertigstellung (Auflistung der Einzelprojekte mit Finanzbedarf)?
5. Welche Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die nicht im IRP enthalten sind oder bereits vorher fertig gestellt wurden, sind im derzeit gültigen Bedarfsplan Schiene enthalten (Auflistung der Einzelprojekte mit Finanzbedarf)?
6. Welche Bundesfernstraßen, aufgeschlüsselt nach Bundesländern (tabellarische Darstellung der Einzelprojekte), sind entgegen der Planung des IRP weder fertig gestellt noch begonnen worden?
7. Welche Bundesfernstraßen, aufgeschlüsselt nach Bundesländern (tabellarische Darstellung der Einzelprojekte), die nicht im IRP enthalten sind oder bereits vorher fertig gestellt wurden, sind im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten?
8. Welche Bundeswasserstraßen sind entgegen der Planung des IRP weder fertig gestellt noch begonnen worden (Auflistung der Einzelprojekte mit Finanzbedarf und Stand des Planungsverfahrens)?
9. Welche Bundeswasserstraßen, die nicht im IRP enthalten sind oder bereits vorher fertig gestellt wurden, sind im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten (Auflistung der Einzelprojekte mit Finanzbedarf und Stand des Planungsverfahrens)?
10. Inwieweit werden noch nicht begonnene Projekte des IRP in die Fünfjahrespläne Straße und Schiene bzw. einen neuen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 als fest disponierter Bedarf eingehen?
11. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der IRP nicht realistisch finanziert war, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für die Aufstellung der Fünfjahrespläne bzw. einen neuen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015?
12. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Fünfjahrespläne Straße und Schiene einen Finanzplanungsrahmen haben sollten, der den Ansätzen des Haushalts 2011 und der Finanzplanung bis 2015 (2015 auf der Basis der Finanzplanung für 2014) und einer zusätzlichen Planungsreserve entspricht, um eine echte Priorisierung vorzunehmen, anstatt eine nicht realisierbare Wunschliste aufzuschreiben?

Wenn ja, wie viel Prozent sollte diese Planungsreserve maximal betragen?

Wenn nein, warum nicht?

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Fünfjahrespläne Straße und Schiene bzw. ein neuer Investitionsrahmenplan keine neuen Vorhaben aufnehmen sollte, wenn der Mittelbedarf für die Fertigstellung bereits in Bau befindlicher Maßnahmen höher ist als ein realistischer Planungsrahmen?
14. In welcher Weise wird die nicht gesetzlich festgelegte Mittelfristplanung für den Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Erforderlichkeit einer Priorisierung der Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003 als Grundlage für einen möglichen nächsten Investitionsrahmenplan?
16. Werden die Bedarfsplanüberprüfungen noch im ersten Halbjahr 2010 abgeschlossen und dem Deutschen Bundestag vorgelegt (Bundestagsdrucksache 17/390)?  
Wenn nein, warum nicht?
17. Wann genau sollen die Fünfjahrespläne Straße und Schiene bzw. ein neuer Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 beschlossen und dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden?

Berlin, den 11. Juni 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

