

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2079 –**

**Bilanz des Investitionsrahmenplans 2006 bis 2010****Vorbemerkung der Fragesteller**

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 Ausbauvorhaben 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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Projektlisten des „Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP), die einen Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte ab 2006 in Höhe von 57 Mrd. Euro, davon

- 28 Mrd. Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes,
- 22,9 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen und
- 6,1 Mrd. Euro für die Bundeswasserstraßen,

ausweisen, berücksichtigen eine Planungsreserve. Bei einem Plan diesen Umfangs muss davon ausgegangen werden, dass sich angesichts der Dynamik bei Planung, Genehmigung und Bau Projekte verzögern und nicht im vorgesehenen Zeitraum realisiert werden können. Durch die Aufnahme von Projekten mit einem größeren Investitionsumfang, als Mittel im Planungszeitraum zur Verfügung stehen (Planungsreserve), wurde die erforderliche Disponibilität gewährleistet. Daraus folgt, dass nur der geplante Mitteleinsatz von 39,3 Mrd. Euro als Vergleichsmaßstab dienen kann.

Bei einem Vergleich des Finanzbedarfs gemäß IRP mit den Ist-Ausgaben ist ferner zu berücksichtigen, dass der IRP keine allgemeinen Baupreisseigerungen und Kostensteigerungen bei einzelnen Projekten berücksichtigt, diese in den Ist-Ausgaben aber ihren Niederschlag finden. Nach Jahren geringer Baupreisseigerungen erhöhten sich diese in den Jahren 2006 bis 2009 um fast ein Fünftel. Prozentuale Vergleichsrechnungen zwischen derart unterschiedlichen Sachverhalten verbieten sich.

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?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Vergleich zum Planungsrahmen investierten Mittel und ihre Anteile für Bedarfsplanmaßnahmen, unterteilt nach Fortführung und Fertigstellung von bereits in Bau befindlichen Vorhaben sowie neu begonnenen Vorhaben, sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Zu berücksichtigen ist, dass die Mittel in den Jahren 2009 und 2010 um zusätzliche 4 Mrd. Euro aus den beiden Konjunkturpaketen der Bundesregierung ver-

stärkt wurden, von denen ein wesentlicher Teil für Erhaltung, Neu- und Ausbau verwendet wird.

Angaben in Mrd. Euro	Bundesschienenwege		Bundesfernstraßen		Bundeswasserstraßen	
	Planungsrahmen	Investitionen	Planungsrahmen	Investitionen	Planungsrahmen	Investitionen
Bundshaushalt 2006 - 2010	16,6		19,9		2,8	
Konjunkturpakete I und II <sup>1)</sup>	1,4	17,1	1,8	24,2	0,8	3,2
Anteil Bedarfsplanprojekte davon Fortführung <sup>2)</sup> Neubeginne <sup>3)</sup>		4,3 3,8 0,5		13,2 8,0 5,2		3,2 <sup>4)</sup> 2,9 0,3
Anteil Erhaltung der Bestandsnetze	12,5	12,8	10,0	11,0	2,6	– 4)

<sup>1)</sup> Mittel aus den Konjunkturpakten werden für Bedarfsplanmaßnahmen, für Erhaltungsinvestitionen und auch für nicht IRP-relevante Investitionen (z.B. Personenbahnhofsprogramm, Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen) eingesetzt

Mittel aus dem Konjunkturpaket II können auch noch 2011 verausgabt werden

<sup>2)</sup> Fortführung und Fertigstellung von im Jahr 2006 bereits in Bau befindlichen Vorhaben

<sup>3)</sup> Neubeginn von Vorhaben ab dem Jahr 2006

<sup>4)</sup> Die BVWP-Wasserstraßenprojekte sind überwiegend kombinierte Maßnahmen, die anteilig sowohl aus Ersatzinvestitions- als auch Ausbaumaßnahmen bestehen. Die Anteile sind nicht getrennt darstellbar.

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)?

Die Projektliste der Anlage 1 des IRP enthält in Spalte 7 für alle Vorhaben einen weiteren Finanzbedarf ab dem Jahr 2010. Die Planung enthält somit im Zeitraum 2006 bis 2010 keine abzuschließenden Vorhaben.

Von den neu zu beginnenden Vorhaben wurden die nachstehend genannten Maßnahmen noch nicht begonnen. Hinsichtlich der im IRP enthaltenen Planungsreserve wird auf die Vorbemerkung zur Antwort der Bundesregierung verwiesen.

Ifd. Nr	Vorhaben	Finanzbedarf (Mio. Euro) <sup>1)</sup>
16	ABS Hanau – Nantenbach [Schwarzkopftunnel]	287 <sup>2)</sup>
25	Knoten Berlin, Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn)	471
30	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL	163
31	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar	1 316
33	ABS Freilassing – Grenze D/A (– Salzburg) [3. Gleis]	32

<sup>1)</sup> Angaben aus dem Verkehrsinvestitionsbericht 2009

<sup>2)</sup> einschließlich der im Rahmen der Bestandsnetzinvestitionen zu finanzierenden Anteile

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)?

Die nachfolgend aufgeführten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind nicht im Investitionsrahmenplan enthalten. Einige dieser Vorhaben sind bereits im Betrieb bzw. im Bau. Maßnahmen des Weiteren Bedarfs haben keinen Planungsauftrag und sind deshalb nicht aufgeführt.

Vorhaben	Gesamtinvestitionen (Mio. Euro) <sup>1)</sup>
ABS/NBS Nürnberg – Ingolstadt – München	1 978 <sup>2)</sup>
ABS Neumünster – Bad Oldesloe	304
ABS Rotenburg – Minden	348
ABS Uelzen – Stendal	139
ABS Minden – Haste/ABS/NBS Haste – Seelze	901
ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)	30
ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	2 250
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)	467

Vorhaben	Gesamtinvestitionen (Mio. Euro) <sup>1)</sup>
ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen	19
ABS Münster – Lünen (– Dortmund)	177
ABS Berlin – Görlitz	238
ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)	75
ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH	162

<sup>1)</sup> Angaben aus dem Verkehrsinvestitionsbericht 2009

<sup>2)</sup> Festbetrag des Bundes

6. Welche Bundesfernstraßen, aufgeschlüsselt nach Bundesländern (tabellarische Darstellung der Einzelprojekte), sind entgegen der Planung des IRP weder fertig gestellt noch begonnen worden?

Von den 690 in Anlage 2 des IRP enthaltenen Vorhaben, für die alle Planungsrecht nach dem Fernstraßenausbaugesetz besteht, wurden 213 Maßnahmen noch nicht fertig gestellt oder begonnen. Auf die Bundesländer entfallen:

- Baden-Württemberg: 31 Vorhaben
- Bayern: 23 Vorhaben
- Berlin: 1 Vorhaben
- Brandenburg: 26 Vorhaben
- Bremen: 2 Vorhaben
- Hamburg: 2 Vorhaben
- Hessen: 24 Vorhaben
- Mecklenburg-Vorpommern: 8 Vorhaben
- Niedersachsen: 11 Vorhaben
- Nordrhein-Westfalen: 35 Vorhaben
- Rheinland-Pfalz: 6 Vorhaben
- Saarland: 3 Vorhaben
- Sachsen: 11 Vorhaben
- Sachsen-Anhalt: 12 Vorhaben
- Schleswig-Holstein: 5 Vorhaben
- Thüringen: 13 Vorhaben

Die 690 in Anlage 2 des IRP enthaltenen Vorhaben waren nicht in vollem Umfang zu realisieren, da die Projektliste eine Planungsreserve berücksichtigt (siehe Vorbemerkungen). Eine Auflistung der noch nicht fertig gestellten oder begonnenen Vorhaben gibt deshalb keinen Aufschluss über den Grad der Umsetzung des IRP.

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?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthält 754 bereits fertig gestellte oder noch nicht begonnene Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht, die nicht im IRP enthalten sind. Für diese Vorhaben besteht Planungsrecht nach dem Fernstraßenausbaugesetz. Auf die Bundesländer entfallen:

– Baden-Württemberg:	74 Vorhaben
– Bayern:	103 Vorhaben
– Berlin:	1 Vorhaben
– Brandenburg:	95 Vorhaben
– Bremen:	2 Vorhaben
– Hamburg:	4 Vorhaben
– Hessen:	67 Vorhaben
– Mecklenburg-Vorpommern:	20 Vorhaben
– Niedersachsen:	65 Vorhaben
– Nordrhein-Westfalen:	129 Vorhaben
– Rheinland-Pfalz:	37 Vorhaben
– Saarland:	8 Vorhaben
– Sachsen:	51 Vorhaben
– Sachsen-Anhalt:	30 Vorhaben
– Schleswig-Holstein:	19 Vorhaben
– Thüringen:	49 Vorhaben

Maßnahmen des Weiteren Bedarfs haben keinen Planungsauftrag. Für sie besteht somit kein Planungsrecht; sie sind deshalb hier nicht berücksichtigt.

Auch der Bedarfsplan enthält eine Planungsreserve, deshalb gibt auch eine Auflistung der bereits fertig gestellten oder noch nicht begonnenen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht keinen Aufschluss über den Grad der Umsetzung des Bedarfsplans.

8. Welche Bundeswasserstraßen sind entgegen der Planung des IRP weder fertig gestellt noch begonnen worden (Auflistung der Einzelprojekte mit Finanzbedarf und Stand des Planungsverfahrens)?

Der IRP sieht nicht vor, alle in den Projektlisten enthaltenen Maßnahmen bis 2010 zu beginnen bzw. fertig zustellen (siehe Vorbemerkung zur Antwort der Bundesregierung). Die Realisierung folgender Maßnahmen konnte bis jetzt noch nicht begonnen werden:

Maßnahme	Gesamt-Investitionen (gem. IRP)	Planungsstand
Fahrinnenanpassung Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe	248,2 Mio. Euro	Planfeststellungsbeschluss erst im Laufe des Jahres 2010
Fahrinnenanpassung der Außenweser für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe	28,3 Mio. Euro	Planfeststellungsbeschluss erst im Laufe des Jahres 2010
Fahrinnenanpassung der Unterweser im Abschnitt Nordenham – Bremen	18,5 Mio. Euro	Planfeststellungsbeschluss erst im Laufe des Jahres 2010
Anpassung der Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	160,0 Mio. Euro	Planungen haben begonnen

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)?

Alle in den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) aufgenommenen Wasserstraßenvorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind auch im IRP enthalten.

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?

Festlegungen zur Ausgestaltung und zu dem Inhalt der nach § 5 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen bzw. § 5 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes erforderlichen Pläne sind noch nicht getroffen worden.

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?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Der tabellarischen Übersicht in der Antwort zu den Fragen 1, 2 und 3 ist zu entnehmen, dass der Planungsrahmen für alle drei Verkehrsträger insgesamt 39,3 Mrd. Euro beträgt. Mit den Konjunkturpaketen wurde ein zusätzliches Investitionsvolumen von 4 Mrd. Euro ausgelöst. Dem stehen Ausgaben (Ist 2006 bis 2009 zzgl. Soll 2010) in Höhe von 44,5 Mrd. Euro gegenüber, in denen auch zusätzliche EU-Mittel (TEN – Trans-European Networks –, EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) enthalten sind.

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?

Die Auffassung wird von der Bundesregierung geteilt. Eine angemessene Planungsreserve ist notwendig, um Schwankungen im Investitionsgeschehen zu vermeiden, die durch Verzögerungen bei einzelnen Projekten entstehen könnten. Bei der Festlegung ihres Umfangs sind verkehrsträger- und vorhabenspezifische Risiken zu berücksichtigen, so dass eine Vorfestlegung auf einen bestimmten Prozentsatz weder sinnvoll noch möglich ist.

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 Fertig-

stellung bereits in Bau befindlicher Maßnahmen höher ist als ein realistischer Planungsrahmen?

Sinn und Zweck der Fünfjahresplanung ist es, einen realistischen Planungsrahmen für einen Fünfjahreszeitraum zu schaffen. Daraus folgt, dass Vorhaben nur in dem Umfang aufgenommen werden, der auch eine Realisierungsmöglichkeit bzw. einen möglichen Baubeginn unter Einbeziehung der bereits mehrfach erwähnten Planungsreserve erwarten lässt.

14. In welcher Weise wird die nicht gesetzlich festgelegte Mittelfristplanung für den Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgen?

Die investiven Mittel werden auf Projekte konzentriert, die für den Erhalt und die Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes von besonderer Bedeutung sind und einen hohen verkehrswirtschaftlichen Nutzen versprechen.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Erforderlichkeit einer Priorisierung der Wasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003 als Grundlage für einen möglichen nächsten Investitionsrahmenplan?

Eine Priorisierung erfolgt im Rahmen der jährlichen Bundeshaushaltspläne.

16. Werden die Bedarfsplanüberprüfungen noch im ersten Halbjahr 2010 abgeschlossen und dem Deutschen Bundestag vorgelegt (Bundestagsdrucksache 17/390)?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bedarfsplanüberprüfungen sollen noch im Sommer 2010 abgeschlossen werden. Insbesondere bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes schienenwege haben aufwändige Einzelprojektbewertungen zu einem hohen Untersuchungsaufwand geführt.

17. Wann genau sollen die Fünfjahrespläne Straße und Schiene bzw. ein neuer Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 beschlossen und dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

