

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/14269 –**

### **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, beklagt nach seiner fast vierjährigen Amtszeit, dass im Bundeshalt zwischen zwei und vier Milliarden Euro an Investitionsmitteln für die Verkehrsinfrastruktur fehlen (Handelsblatt vom 18. Juni 2013 „Mehr Geld für Sanierung von Straßenschäden“). In die Verkehrsinfrastruktur wird nach Auffassung der Fragesteller derzeit zu wenig und mit oftmals falschen Prioritäten investiert. Die Folge sind Kapazitätsengpässe und Staus, zu wenig Schutz vor Verkehrslärm, Verfehlung der Klimaschutzziele und ein zunehmender Verfall der Infrastruktur durch fehlende Unterhaltung.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit der Auflage der beiden Infrastrukturbeschleunigungsprogramme ist die Anerkennung des hohen Investitionsbedarfs für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes verbunden. In der 17. Legislaturperiode wurden die Investitionsausgaben für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes auf einem hohen Niveau von jährlich über 10 Mrd. Euro stabilisiert. Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für das Jahr 2014 und die Finanzplanung bis 2017 sehen eine kontinuierliche Fortschreibung dieser Investitionslinie vor. Beim Einsatz der Mittel hat die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur Vorrang. Die im Rahmen der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgesehene Priorisierung der Investitionen in den Aus- und Neubau von Verkehrswegen hat allgemeine Anerkennung gefunden.

1. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Mecklenburg-Vorpommern pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?

2. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Brandenburg pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
3. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Berlin pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
4. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Sachsen-Anhalt pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
5. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Thüringen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
6. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Sachsen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
7. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Schleswig-Holstein pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
8. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Hamburg pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
9. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Niedersachsen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
10. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Bremen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
11. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Hessen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
12. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Nordrhein-Westfalen pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
13. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Saarland pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?

14. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Rheinland-Pfalz pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
15. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Bayern pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?
16. Welche finanziellen Mittel werden für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans/der Ausbaugesetze bei Straße und Schiene jeweils in Baden-Württemberg pro Jahr bis zum Jahr 2015 benötigt?

Die Fragen 1 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Realisierung aller Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege bis zum Jahr 2015 ist aufgrund des vorliegenden Planungsstandes nicht möglich.

Die nachfolgende Tabelle enthält den Finanzierungsbedarf ab 2013 für alle Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (Projekte mit uneingeschränktem Planungsauftrag) und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Dieser Plan gilt so lange, bis ein weiteres Fernstraßenausbaugesetz und damit ein neuer Bedarfsplan vom Gesetzgeber verabschiedet worden ist.

Land	Finanzbedarf ab 2013 (gerundet in Mrd. Euro)
Baden-Württemberg	6,9
Bayern	8,2
Berlin	0,8
Brandenburg	2,0
Bremen	0,4
Hamburg	1,6
Hessen	5,7
Mecklenburg-Vorpommern	1,0
Niedersachsen	6,0
Nordrhein-Westfalen	8,2
Rheinland-Pfalz	2,1
Saarland	0,2
Sachsen	2,1
Sachsen-Anhalt	2,4
Schleswig-Holstein	2,3
Thüringen	1,8

Projekte des Weiteren Bedarfs haben keinen Planungsauftrag und sind deshalb für eine Finanzbedarfsrechnung nicht relevant.

Für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes erfolgt grundsätzlich keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

17. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung zu stellen?
18. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Brandenburg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Brandenburg zur Verfügung zu stellen?
19. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Sachsen-Anhalt zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Sachsen-Anhalt zur Verfügung zu stellen?
20. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Berlin zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Berlin zur Verfügung zu stellen?
21. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Thüringen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Thüringen zur Verfügung zu stellen?
22. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Sachsen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Sachsen zur Verfügung zu stellen?
23. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Schleswig-Holstein zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Schleswig-Holstein zur Verfügung zu stellen?

24. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Hamburg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Hamburg zur Verfügung zu stellen?
25. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Bremen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Bremen zur Verfügung zu stellen?
26. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Niedersachsen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Niedersachsen zur Verfügung zu stellen?
27. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Hessen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Hessen zur Verfügung zu stellen?
28. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung zu stellen?
29. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Rheinland-Pfalz zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Rheinland-Pfalz zur Verfügung zu stellen?
30. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene im Saarland zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene im Saarland zur Verfügung zu stellen?

31. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Baden-Württemberg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Baden-Württemberg zur Verfügung zu stellen?
32. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Bayern zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für die Realisierung aller Verkehrsprojekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan bei Straße und Schiene in Bayern zur Verfügung zu stellen?

Die Fragen 17 bis 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den zur Verfügung stehenden Mitteln für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs werden zunächst Sonderfinanzierungen (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen und Öffentlich-Private Partnerschaften) als Vorwegabzug berücksichtigt. Die Sonderfinanzierungen werden jährlich bedarfsorientiert dotiert.

Danach stehen den Bundesländern für die weiteren Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs außerhalb der vorgenannten Sonderfinanzierungen nachstehende Mittel für das Haushaltsjahr 2013 zur Verfügung bzw. sind in der Finanzplanung bis 2016 geplant.

Bundesfernstraßen Land	Verfügungs- rahmen 2013 (Mio. Euro)	Rahmenvor- gabe 2014 (Mio. Euro)	Finanzplanung	
			2015 (Mio. Euro)	2016 (Mio. Euro)
Baden-Württemberg	187	88	56	61
Bayern	187	105	67	72
Berlin	50	70	70	60
Brandenburg	34	30	12	10
Bremen	8	6	2	1
Hamburg	11	9	1	0
Hessen	98	48	30	32
Mecklenburg-Vorpommern	31	28	21	6
Niedersachsen	123	53	33	36
Nordrhein-Westfalen	271	120	77	83
Rheinland-Pfalz	97	43	28	30
Saarland	10	4	3	3
Sachsen	39	19	12	13
Sachsen-Anhalt	41	26	50	41
Schleswig-Holstein	43	64	17	14
Thüringen	39	17	11	12

Am 26. Juni 2013 hat das Bundeskabinett den ersten Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2014 und den Finanzplan bis 2017 beschlossen. Aussagen zur Mittelausstattung für die Bundesfernstraßen für die Jahre 2018 bis 2020 können logischerweise erst nach den Regierungsentwürfen für die Bundeshaushalte 2015 ff. getroffen werden.

Für die Projekte des Weiteren Bedarfs der Bundesfernstraßen stehen keine Mittel zur Verfügung, weil sie keinen Planungsauftrag haben.

Für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes erfolgt grundsätzlich keine länderbezogene Budgetierung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden bei den Neu- und Ausbautvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt. Schienenprojekte, für die eine Finanzierungsvereinbarung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz bis einschließlich 2012 abgeschlossen wurde, sind ab einem Gesamtvolumen von 25 Mio. Euro im Bundeshaushaltsplan (Einzelplan 12) im Kapitel 12 22 in der Anlage 2 dargestellt.

33. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
34. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Brandenburg bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Brandenburg bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
35. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
36. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Berlin bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Berlin bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
37. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Thüringen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Thüringen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
38. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Sachsen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
39. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Schleswig-Holstein bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
40. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hamburg bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Hamburg bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?

41. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bremen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Bremen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
42. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Niedersachsen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Niedersachsen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
43. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hessen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Hessen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
44. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
45. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen im Saarland bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege im Saarland bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
46. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Rheinland-Pfalz bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
47. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?
48. Wie viele Mittel sind jährlich für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bayern bis zum Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen, um den im Bundesverkehrswegeplan 2003 ermittelten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege in Bayern bis zum Jahr 2020 vollständig zu finanzieren?

Die Fragen 33 bis 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen umfasste den Zeitraum 2001 bis 2015. Eine Aussage über die erforderlichen Erhaltungsmittel bis 2020 ist logischerweise auf dieser Grundlage daher nicht möglich.

Der Bund stellt im Rahmen der mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einen jährlichen Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Die EIU erhalten während der Laufzeit der LuFV



Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Länderbezogene Daten zur Mittelverwendung von Verkehrsinvestitionen im Bereich des Bestandsnetzes Schiene liegen dem Bund deshalb nicht vor.

In den Jahren 2013 und 2014 können die DB AG und ihre EIU nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel jeweils bis zu 250 Mio. Euro zusätzlich für Investitionen in das Bestandsnetz in Anspruch nehmen und im Schwerpunkt für den barrierefreien Ausbau von Verkehrsstationen und für Eisenbahnbrücken verwenden, sofern diese Mittel nicht für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen benötigt werden.

49. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung zu stellen?
50. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Brandenburg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Brandenburg zur Verfügung zu stellen?
51. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Berlin zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Berlin zur Verfügung zu stellen?
52. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen-Anhalt zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen-Anhalt zur Verfügung zu stellen?
53. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Thüringen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Thüringen zur Verfügung zu stellen?
54. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Sachsen zur Verfügung zu stellen?
55. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Schleswig-Holstein zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Schleswig-Holstein zur Verfügung zu stellen?

56. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hamburg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hamburg zur Verfügung zu stellen?
57. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bremen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bremen zur Verfügung zu stellen?
58. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Niedersachsen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Niedersachsen zur Verfügung zu stellen?
59. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hessen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Hessen zur Verfügung zu stellen?
60. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung zu stellen?
61. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen im Saarland zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen im Saarland zur Verfügung zu stellen?
62. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Rheinland-Pfalz zur Verfügung zu stellen?
63. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Baden-Württemberg zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Baden-Württemberg zur Verfügung zu stellen?
64. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für den Erhalt von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bayern zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr für den Erhalt von

Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Bayern zur Verfügung zu stellen?

Die Fragen 49 bis 64 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen stehen den Bundesländern nachstehende Mittel für das Haushaltsjahr 2013 zur Verfügung bzw. sind in der Finanzplanung bis 2016 geplant:

Land	Verfügungsrahmen 2013 (Mio. Euro)	Rahmenvorgabe 2014 (Mio. Euro)	Finanzplanung	
			2015 (Mio. Euro)	2016 (Mio. Euro)
Baden-Württemberg	335	338	363	375
Bayern	450	444	475	496
Berlin	30	20	21	22
Brandenburg	108	112	116	119
Bremen	17	11	11	12
Hamburg	65	55	55	55
Hessen	296	314	325	335
Mecklenburg-Vorpommern	51	54	56	58
Niedersachsen	238	253	269	279
Nordrhein-Westfalen	353	369	382	398
Rheinland-Pfalz	209	222	230	238
Saarland	64	68	70	72
Sachsen	99	109	113	117
Sachsen-Anhalt	94	98	101	104
Schleswig-Holstein	75	75	78	82
Thüringen	54	57	66	68

Hinsichtlich der Mittel für die Jahre 2017 bis 2020 wird auf die Antwort zu den Fragen 17 bis 32 verwiesen.

Hinsichtlich der Mittel für die Bundesschienenwege wird auf die Antwort zu den Fragen 33 bis 48 verwiesen.

65. Welche Brückenbauwerke hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2010 als Ergebnis der Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an welche Bundesländer als vorrangig zu untersuchende Brücken benannt (vgl. „Bericht über die Strategie zur Ertüchtigung von Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ des BMVBS vom 29. Mai 2013, S. 11)?

Entsprechend einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Schreiben vom 9. Februar 2010 an die obersten Straßenbaubehörden der Länder zur Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen rund 2 200 Teilbauwerke benannt, die entsprechend der Dringlichkeitsreihung höchste Priorität haben und vordringlich zu untersuchen sind. Hierzu gehören 1 263 Teilbauwerke im Zuge von Autobahnen und 929 Teilbauwerke im Zuge von Bundesstraßen.

Die den Ländern übersandten Listen umfassen insgesamt mehr als 50 Seiten. Sie wurden als verwaltungsinterne Arbeitslisten konzipiert. Für Dritte ist an-

hand dieser Listen keine konkrete Zuordnung der Brückenbauwerke im Straßennetz möglich. Dazu müssen diese Listen erst in eine allgemein lesbare Form übertragen werden.

Aufgrund des Umfangs ist eine derartige Auflistung im Rahmen der Beantwortung der Kleinen Anfrage nicht möglich.

66. Wie hoch ist jeweils der Anteil an den gesamten Erhaltungsinvestitionsmitteln, den die einzelnen Bundesländer in ihren an den Bund gemeldeten Erhaltungsprogrammen für Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke in den Jahren 2013/2014 ausgeben werden und wie viel planen die Bundesländer für den restlichen Erhalt von Bundesfernstraßen in den Jahren 2013/2014 zu investieren?

Die nachfolgende Tabelle enthält die von den Ländern geplanten Erhaltungsinvestitionen sowie die Ansätze für die Erhaltung von Bauwerken (auf volle Mio. Euro gerundet) und ihre Anteile an den Erhaltungsmitteln.

Da die Länder ihre Erhaltungsprogramme im Vorjahr mit entsprechendem Vorlauf planen und aufstellen, hier im Laufe des Jahres 2012 für die Meldung des Erhaltungsprogramms der Jahre 2013 und folgende, unterscheiden sich die von den Ländern geplanten Ansätze von denen im Verfügungsrahmen 2013 und der Rahmenvorgabe 2014 (siehe die Antwort zu den Fragen 49 bis 64).

Land	Erhaltung 2013			Erhaltung 2014		
	Gesamt (Mio. Euro)	Bauwerke (Mio. Euro)	(%)	Gesamt (Mio. Euro)	Bauwerke (Mio. Euro)	(%)
Baden-Württemberg	300	163	54,3	350	179	51,2
Bayern	320	108	33,6	340	112	32,9
Berlin	35	23	64,8	24	13	56,4
Brandenburg	113	24	20,8	112	20	17,6
Bremen	21	15	71,9	14	11	78,6
Hamburg	27	11	41,1	39	8	21,2
Hessen	354	195	55,0	375	253	67,5
Mecklenburg-Vorpommern	58	16	28,1	68	26	38,4
Niedersachsen	248	41	15,9	270	43	16,0
Nordrhein-Westfalen	289	72	25,0	367	122	31,4
Rheinland-Pfalz	161	49	30,6	172	46	26,5
Saarland	64	19	29,2	68	21	31,0
Sachsen	95	26	27,1	98	20	20,7
Sachsen-Anhalt	94	34	36,2	97	35	35,9
Schleswig-Holstein	85	18	20,7	75	18	23,6
Thüringen	54	14	25,8	65	16	25,0

67. Wie wird sich der finanzielle Bedarf in den einzelnen Bundesländern für den Erhalt von Brücken, Tunneln und sonstigen Ingenieurbauwerken pro Jahr bis zum Jahr 2025 in absoluten Zahlen sowie prozentual im Vergleich zum Gesamterhaltungsbedarf bei Bundesfernstraßen entwickeln (bitte einzeln nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Das BMVBS schätzt den Bedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen bis 2025 einschließlich der Erhaltungsanteile aus Um- und Ausbau- sowie Erweiterungsmaßnahmen insgesamt auf über 3 Mrd. Euro jährlich ein. Der Anteil für die Erhaltung der Bauwerke (Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke)

wird dabei von derzeit knapp 30 Prozent auf über 40 Prozent ansteigend geschätzt.

Der Erhaltungsbedarf der Bundesfernstraßen nach 2016 wird im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung derzeit auf Grundlage einer aktuellen Datenbasis neu prognostiziert. Die Ergebnisse der neuen Erhaltungsbedarfsprognose der Bundesfernstraßen werden Eingang in die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 finden. Erst am Ende des Abstimmungsprozesses werden die Ergebnisse als Teil des neuen BVWP veröffentlicht.

Auf der Basis von Daten aus dem Jahr 2010 werden für den Zeitraum 2011 bis 2025 folgende durchschnittliche Anteile der einzelnen Bundesländer prognostiziert. Diese Zahlen enthalten auch die Erhaltungsanteile von kombinierten Maßnahmen (z.B. sechsstreifiger Ausbau) und werden durch die neuen Berechnungen im Zuge des neuen BVWP ersetzt werden:

Land	durchschnittlicher jährlicher Bedarf 2011 bis 2015		
	Gesamt (Mio. Euro)	Bauwerke (Mio. Euro)	(%)
Baden-Württemberg	405	181	44,5
Bayern	685	283	41,2
Berlin	27	15	57,4
Brandenburg	116	21	18,4
Bremen	25	10	41,4
Hamburg	33	18	55,9
Hessen	343	157	45,9
Mecklenburg-Vorpommern	75	23	30,5
Niedersachsen	333	87	26,2
Nordrhein-Westfalen	546	226	41,5
Rheinland-Pfalz	264	113	43,0
Saarland	65	30	46,1
Sachsen	143	44	30,5
Sachsen-Anhalt	107	33	31,0
Schleswig-Holstein	122	43	35,6
Thüringen	88	27	30,8

68. Wie viele Mittel stehen im Bundeshaushalt im Jahr 2013 für freiwillige und gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzmaßnahmen an Bundesschienenwegen und Bundesfernstraßen in den einzelnen Bundesländern zur Verfügung, und wie viele Mittel plant die Bundesregierung im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 pro Jahr in den einzelnen Bundesländern für freiwillige und gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzmaßnahmen an Bundesschienenwegen und Bundesfernstraßen zur Verfügung zu stellen (bitte einzeln nach Verkehrsträgern, jeweils einzelne Bundesländer, Jahr sowie freiwilliger/gesetzlich verpflichtender Lärmschutz darstellen)?

Lärmschutzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen auf Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen bzw. des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden im Rahmen der Lärmvorsorge nach den Maßgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) realisiert. Die dafür erforderlichen Investitionen werden mit den zugehörigen Bauprojekten finanziert und im Bundeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen.

Für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung auf haushaltsrechtlicher Grundlage) wurden für das Haushaltsjahr 2013 bereitgestellt:

Land	Mio. Euro
Baden-Württemberg	9,3
Bayern	7,3
Berlin	0,7
Brandenburg	1,0
Bremen	1,0
Hamburg	0,0
Hessen	1,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,4
Niedersachsen	0,8
Nordrhein-Westfalen	16,2
Rheinland-Pfalz	3,5
Saarland	0,0
Sachsen	0,2
Sachsen-Anhalt	0,5
Schleswig-Holstein	0,6
Thüringen	1,9

Über die Höhe der Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen in den Jahren 2014 ff. wird logischerweise erst nach Vorliegen der künftigen Haushaltsgesetze des Bundes entschieden.

Für die 1999 auf haushaltsrechtlicher Grundlage eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des BMVBS seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Dieser Betrag soll ab 2014 auf jährlich 120 Mio. Euro steigen. Als Entscheidungsgrundlage für die Reihenfolge der anstehenden Maßnahmen wurden Priorisierungskennziffern berechnet. Eine Aufteilung der Mittel nach Ländern erfolgt nicht.

Zusätzlich stehen für die Jahre 2013 und 2014 insgesamt 40 Mio. Euro aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II zur Verfügung, die für ein Sonderprogramm Lärmschutz Schiene verwendet werden. Das Sonderprogramm dient der Minderung des Lärms an Brennpunkten und wurde unabhängig vom bestehenden Lärmsanierungsprogramm eingerichtet. Auch im Sonderprogramm erfolgt keine Aufteilung der Mittel nach Ländern.



