

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Anja Hajduk, Stephan Kühn (Dresden),weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/9586 –**

### **Bilanz der Verkehrspolitik der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren – Folgen der Prioritätensetzung im Verkehrsetat seit 2009**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit einem Anteil von rund 18 Prozent am Treibhausgasausstoß ist der Verkehr weiterhin der drittgrößte Verursacher von Emissionen in Deutschland. Im Jahr 2018 wurden hier allein im Verkehrsbereich 163 Millionen Tonnen Emissionen freigesetzt. 96 Prozent der Emissionen (ohne internationalen Luftverkehr) werden im Straßenverkehr verursacht (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Klimaschutz in Zahlen Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Ausgabe 2018).

Nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung muss der Verkehrssektor in Deutschland in den kommenden elf Jahren rund 70 Millionen Tonnen weniger Kohlenstoffdioxid verursachen. Der Bereich Verkehr hat einen enormen Nachholbedarf und muss massive Anstrengungen unternehmen, um die selbstgesteckten CO<sub>2</sub>-Einsparziele bis 2030 zu erreichen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des innerdeutschen Verkehrs verharren nahezu auf dem Niveau von 1990.

Die größten CO<sub>2</sub>-Einsparpotentiale liegen in der Verkehrsvermeidung, einer umfassenden Verkehrsverlagerung hin zum öffentlicher Personennahverkehr und Bahnverkehr und zum Fuß- und Radverkehr sowie einer Umstellung der Antriebsformen.

Seit rund zehn Jahren wird das Bundesverkehrsministerium ununterbrochen durch Bundesminister der CSU geführt. Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller steht die Verkehrspolitik nach dieser Dekade endgültig an einem Scheideweg.

Mit der vorliegenden Kleinen Anfrage soll ein Überblick über die seit 2009 erfolgten bundespolitischen Prioritätensetzungen im Bereich Verkehr gegeben werden.

1. Wie haben sich die Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Mrd. Euro, sowie nach Neu- und Ausbau und Erhaltung aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung hat zwischen 2009 und 2018 in den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege nach dem Bedarfsplan wie folgt investiert (ohne Sonderprogramme):

| Jahr | Mio. Euro |
|------|-----------|
| 2009 | 1.142     |
| 2010 | 1.102     |
| 2011 | 1.024     |
| 2012 | 1.237     |
| 2013 | 1.019     |
| 2014 | 934       |
| 2015 | 963       |
| 2016 | 1.139     |
| 2017 | 1.350     |
| 2018 | 1.530     |

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen I und II wurden in den Jahren 2009 bis 2018 folgende Jahresscheiben einschließlich Dividendenzahlungen der DB AG für Ersatzinvestitionen zur Verfügung gestellt: (in Mrd. Euro)

| Jahr | LuFV I |
|------|--------|
| 2009 | 2,5    |
| 2010 | 2,5    |
| 2011 | 2,5    |
| 2012 | 2,5    |
| 2013 | 2,5    |
| 2014 | 2,5    |

| Jahr | LuFV II | Dividende | Gesamt |
|------|---------|-----------|--------|
| 2015 | 3,350   | 0         | 3,350  |
| 2016 | 3,153   | 0,500     | 3,653  |
| 2017 | 3,075   | 0,600     | 3,675  |
| 2018 | 3,500   | 0,450     | 3,950  |
| 2019 | 3,500   | 0,650     | 4,150  |

2. Wie haben sich die Investitionen in Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Mrd. Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle stellt die Ist-Ausgaben für den Neu- und Ausbau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen dar:

| <b>Jahr</b> | <b>Neu-/Ausbau Bundesautobahnen<br/>(Mrd. Euro)</b> | <b>Neu-/Ausbau Bundesstraßen<br/>(Mrd. Euro)</b> |
|-------------|---|--|
| 2009        | 1,720   | 0,976  |
| 2010        | 1,443   | 1,033  |
| 2011        | 1,523   | 0,908  |
| 2012        | 1,374   | 0,823  |
| 2013        | 1,346   | 0,745  |
| 2014        | 1,268   | 0,630  |
| 2015        | 0,943   | 0,485  |
| 2016        | 1,050   | 0,560  |
| 2017        | 1,045   | 0,722  |
| 2018        | 1,362   | 1,000  |

3. Wie haben sich die Investitionen in den Erhalt von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Mrd. Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle stellt die Ist-Ausgaben für die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen dar:

| <b>Jahr</b> | <b>Erhaltung Bundesautobahnen<br/>(Mrd. Euro)</b> | <b>Erhaltung Bundesstraßen<br/>(Mrd. Euro)</b> |
|-------------|---|--|
| 2009        | 1,458   | 1,180  |
| 2010        | 1,159   | 0,866  |
| 2011        | 1,126   | 0,785  |
| 2012        | 1,290   | 0,928  |
| 2013        | 1,507   | 1,017  |
| 2014        | 1,742   | 1,004  |
| 2015        | 1,957   | 1,057  |
| 2016        | 2,359   | 1,252  |
| 2017        | 2,762   | 1,363  |
| 2018        | 3,116   | 1,356  |

4. Wie haben sich die jährlichen Investitionen in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und in Mrd. Euro sowie nach Neu- und Ausbau und Erhaltung darstellen)?

| <b>Investitionen in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen</b> |                                  |   |   |  |  |
|---|----------------------------------|---|---|--|--|
| <b>Jahr</b>   | <b>Erhaltung<br/>(Mrd. Euro)</b> | <b>Ersatz-, Aus-<br/>und Neubau<br/>(Mrd. Euro)</b> | <b>Anteilige<br/>Investitionen aus<br/>der „Maut“</b> | <b>Baukosten-<br/>zuschüsse der EU<br/>(Mrd. Euro)</b> | <b>Sonder-<br/>programme<br/>(Mrd. Euro)</b> |
| 2009  | 0,160                            | 0,121   | 0,442   | 0,006  | 0,275  |
| 2010  | 0,183                            | 0,116   | 0,380   | 0,008  | 0,286  |
| 2011  | 0,206                            | 0,484   | ---   | 0,004  | 0,172  |
| 2012  | 0,210                            | 0,450   | ---   | 0,009  | 0,001  |
| 2013  | 0,221                            | 0,406   | ---   | 0,003  | 0,050  |
| 2014  | 0,256                            | 0,360   | ---   | 0,005  | 0,093  |
| 2015  | 0,288                            | 0,370   | ---   | 0,003  | 0,034  |
| 2016  | 0,268                            | 0,385   | ---   | 0,004  | 0,056  |
| 2017  | 0,236                            | 0,375   | ---   | 0,015  | 0,047  |
| 2018  | 0,269                            | 0,386   | ---   | 0,014  | 0,050  |

5. Wie haben sich die jährlichen Investitionen des Bundes in die Luftverkehrsinfrastruktur zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und in Mrd. Euro darstellen)?

Flughäfen gehören, anders als bodengebundene Verkehrsträger, nicht zur Bundesinfrastruktur. Daher gibt es keine Bundesinvestitionen in diesem Bereich.

6. Welche Kredite wurden zwischen 2009 und 2018 an Flughafengesellschaften vergeben, die sich anteilmäßig in Bundesbesitz befinden, welche Beträge wurden zwischenzeitlich zurückbezahlt, und welche Beträge sind in diesem Zeitraum in das Eigenkapital der Flughafengesellschaften überführt worden (bitte Jahresscheibengenau und aufgeschlüsselt nach Flughäfen darstellen)?

Darlehen an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) wurden in den Jahren 2015 bis 2018 gemäß der nachfolgenden Tabelle vergeben.

| <b>Jahr</b> | <b>Gesellschafterdarlehen<br/>Anteil des Bundes</b> | <b>Umwandlung Bundesanteil Darlehen<br/>aus 2015 und Anteil aus 2016 in EK</b> |
|-------------|---|--|
| 2009        | -   | -  |
| 2010        | -   | -  |
| 2011        | -   | -  |
| 2012        | -   | -  |
| 2015        | 34.372.000,00                                       | -  |
| 2016        | 115.882.000,00                                      | -  |
| 2017        | 106.626.000,00                                      | 78.460.518,06  |
| 2018        | 108.940.000,00                                      | -  |

Zu Fragen hinsichtlich der Eigenkapitalstruktur und Kapitalzuführungen durch die Gesellschafter wird zudem auf den Geschäftsbericht 2017 der FBB verwiesen.

Zwischen den Jahren 2009 und 2018 wurden keine Kredite an die Flughäfen München GmbH sowie Flughafen Köln/Bonn GmbH vergeben.

7. Wie haben sich die jährlichen Investitionen des Bundes in die Straßenverkehrsanbindung von Flughäfen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und aufgeschlüsselt nach Flughäfen darstellen)?

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führt darüber keine Statistik.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Wie haben sich die jährlichen Investitionen des Bundes in die Radverkehrsinfrastruktur zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte pro Jahr in Mrd. Euro darstellen)?

Die nachfolgende Tabelle stellt die Investitionen für Bau- und Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen dar:

| <b>Jahr</b> | <b>Investitionen Radwege an Bundesstraßen in Mrd. Euro</b> |
|-------------|--|
| 2009        | 0,092  |
| 2010        | 0,094  |
| 2011        | 0,076  |
| 2012        | 0,073  |
| 2013        | 0,070  |
| 2014        | 0,069  |
| 2015        | 0,080  |
| 2016        | 0,065  |
| 2017        | 0,069  |
| 2018        | 0,069  |

Ergänzend wurden über Strukturfördermittel nachstehende Investitionen getätigt, die in Teilen auch der Radverkehrsinfrastruktur zugerechnet werden können:

Im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) sind die Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus in strukturschwachen Regionen förderfähig. Zu den förderfähigen Maßnahmen zählen auch der Bau und die Sanierung von Radwegen. Für touristische Infrastruktureinrichtungen wurden von den Ländern in den letzten Jahren insgesamt folgende Beträge (je zur Hälfte Bundes- und Landesmittel) bewilligt:

| <b>Jahr</b> | <b>Investitionen in touristische Infrastruktureinrichtungen in Mrd. Euro gerundet</b> |
|-------------|---|
| 2009        | 0,116   |
| 2010        | 0,120   |
| 2011        | 0,103   |
| 2012        | 0,100   |
| 2013        | 0,185   |
| 2014        | 0,055   |
| 2015        | 0,116   |
| 2016        | 0,184   |
| 2017        | 0,084   |
| 2018        | 0,179   |

Für den ländlichen Wegebau, der auch einer multifunktionalen Nutzung dient und oftmals in das Radwegenetz eingebunden und entsprechend beschildert ist, wurden im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Agrar- und Küstenschutz“ (GAK) folgende Beträge bewilligt:

| <b>Jahr</b> | <b>Investitionen in den ländlichen Wegebau in<br/>Mrd. Euro gerundet</b> |
|-------------|--|
| 2009        | 0,015  |
| 2010        | 0,015  |
| 2011        | 0,008  |
| 2012        | 0,008  |
| 2013        | 0,011  |
| 2014        | 0,009  |
| 2015        | 0,062  |
| 2016        | 0,010  |
| 2017        | 0,013  |
| 2018        | k. a.  |

Die Durchführung Strukturförderprogramme, d. h. die Auswahl der Förderprojekte, die Auszahlung der Fördermittel und die Kontrolle der Mittelverwendung ist Aufgabe der Länder.

Darüber hinaus beinhaltet anliegende Aufstellung zur Umsetzung des Förderprogramms Klimaschutz im Radverkehr seit 2016 und zur Förderung im Rahmen der Kommunalrichtlinie seit 2013 ebenfalls Maßnahmen, die der Radverkehrsinfrastruktur zuzuordnen sind (vgl. Anlage 2).

9. Wie haben sich die jährlichen Investitionen aus den verfügbaren Mitteln der Lkw-Maut in die deutschen Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße) zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und differenziert nach Straße, Schiene, Wasserstraße in Mrd. Euro aufschlüsseln)?

Nach § 11 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes steht das auf einer mautpflichtigen Straße oder einem Abschnitt einer mautpflichtigen Straße angefallene Mautaufkommen dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Bundesfernstraßen zu verwenden. Für die Bundesautobahnen ist der Bund Träger der Straßenbaulast, so dass ihm das angefallene Mautaufkommen zusteht und zweckgebunden für die Bundesfernstraßen verwendet wird.

Die Höhe der Mauteinnahmen in den Jahren 2009 bis 2018 hat sich wie folgt entwickelt:

| <b>Jahr</b> | <b>Mrd. Euro</b> |
|-------------|------------------|
| 2009        | 4,410            |
| 2010        | 4,484            |
| 2011        | 4,498            |
| 2012        | 4,364            |
| 2013        | 4,389            |
| 2014        | 4,457            |
| 2015        | 4,386            |
| 2016        | 4,634            |
| 2017        | 4,684            |
| 2018        | 5,127            |

10. In welchem Gesamtvolumen wurden im Bundeshaushalt zwischen 2009 und 2018 Sonderprogramme für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur veranschlagt?
11. Zu jeweils welchem Anteil am Gesamtvolumen der von 2009 bis 2018 im Bundeshaushalt veranschlagten Sonderprogramme wurden jeweils zusätzliche Mittel für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße sowie für Maßnahmen im Bereich Radverkehr bereitgestellt?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtvolumina der im Bundeshaushalt zwischen 2009 und 2018 veranschlagten Sonderprogramme für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie die jeweiligen Anteile der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße sind der Anlage 3 zu entnehmen. Für Maßnahmen im Bereich Radverkehr wurden im Rahmen der genannten Programme keine gesonderten Haushaltsmittel bereitgestellt.

12. Wie viele Neubeginne von Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekten wurden zwischen 2009 und 2018 mit Mitteln aus Sonderprogrammen angeschoben bzw. initiiert (bitte mit Angabe des jeweiligen Gesamt-Finanzvolumens je Verkehrsträger sowie Angabe der Anzahl nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Im Bereich der Schiene wurden Sonderprogrammmittel in Höhe von 646,454 Mio. Euro verwendet. Bundesweit handelt es sich um elf Projekte.

Die Anzahl der Vorhaben teilen sich je Land wie folgt auf:

| Land                | Anzahl |
|---------------------|--------|
| Brandenburg         | 2      |
| Nordrhein-Westfalen | 2      |
| Bayern              | 2,5    |
| Sachsen             | 0,5    |
| Rheinland-Pfalz     | 1      |
| Baden-Württemberg   | 1      |
| Hessen              | 1      |
| Hamburg             | 1      |

Anmerkung: Ein Vorhaben ist ländergrenzüberschreitend Bayern/Sachsen.

Die Bundesregierung hat 2008 das Sofortprogramm „Seehafen-Hinterlandverkehr“ (SHHV) initiiert, um die Anbindung der Seehäfen zu verbessern. Dieses Programm beinhaltet Verbesserung der Infrastruktur weitab der Seehäfen. In den Jahren 2008 bis 2013 wurden 255 Mio. Euro an Bundesmitteln für 24 Baumaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Ab 2015 wurde das SHHV II initiiert. In einer ersten Tranche wurden 2015 rund 130 Mio. Euro für neun Bau- und Planungsmaßnahmen, in der zweiten Tranche rund 124 Mio. Euro für 17 Bau- und Planungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das Programm beinhaltet bundesweit kleine Baumaßnahmen mit hoher kapazitiver Wirkung und läuft bis 2020. Die zweite Tranche des SHHV II wurde aus dem Zukunftsinvestitionsprogramms der Bundesregierung von 2016 bis 2018 (ZIP) finanziert.

Im Rahmen des ZIP wurden folgende Programme unter Einsatz von Bundesmitteln initiiert:

|     | Programm  | Bundesmittel gem. Finanzierungsvereinbarung (Mio. Euro) |
|-----|---|---|
| 1.  | Barrierefreiheit kleiner Verkehrsstationen                | 80  |
| 2.  | Planungsvorrat Herstellung der Barrierefreiheit           | 25,505  |
| 3.  | Planungsvorrat Bedarfsplan                                | 138,2   |
| 4.  | Planungsvorrat Lärmsanierung                              | 16  |
| 5.  | Building Information Modeling                             | 19,4  |
| 6.  | ERTMS einschl. Machbarkeitsstudie                         | 130   |
| 7.  | Digitale Kapazitätssteuerung                              | 75  |
| 8.  | Lärmsanierung an Brennpunkten, Forschung und Innovationen | 27,7  |
| 9.  | Kleinradwagen - Engineering                               | 1,2   |
| 10. | Innovativer Güterwagen                                    | 16,8  |



Im Bereich der Bundeswasserstraßen wurden mit den Mitteln der Sonderprogramme primär die vorhandenen, laufenden Maßnahmen ergänzend finanziert. Eine Ausnahme bildet die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal, die im Jahr 2012 mit dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm 1 (IBP1) begonnen wurde. Das Programm lief bis 2015. Die Restfinanzierung erfolgt aus dem konventionellen Haushalt.

| <b>Ausgaben über IBP1 in Mio.Euro</b> | 2012  | 2013  | 2014   | 2015   |
|---------------------------------------|-------|-------|--------|--------|
| 5.Schleusenkammer Brunsbüttel (SH)    | 0,970 | 6,614 | 22,114 | 34,106 |

Im Hinblick auf den Bundesstraßenbau wird auf die Verkehrsinvestitionsberichte der Bundesregierung verwiesen, die dem Deutschen Bundestag jährlich vorgelegt werden.

13. Wie viele Kilometer Bundesfernstraßen wurden zwischen 2009 und 2018 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut?

Die folgende Tabelle stellt den jährlichen Bau von Neubau- und Erweiterungstrecken der Bundesfernstraßen in Kilometern dar:

| <b>Jahr</b>  | <b>Bundesautobahnen<br/>Neubaustrecken</b> | <b>Bundesautobahnen<br/>Erweiterungstrecken</b> | <b>Bundesstraßen<br/>Neubau- und<br/>Erweiterungstrecken</b> |
|--------------|--|---|--|
| 2009         | 89,7                                       | 101,8   | 59,2   |
| 2010         | 6,5  | 109,5   | 31,9   |
| 2011         | 22,4                                       | 69,6  | 51,1   |
| 2012         | 37,8                                       | 152,4   | 30,7   |
| 2013         | 44,2                                       | 16,4  | 40,4   |
| 2014         | 15,7                                       | 96,9  | 22,6   |
| 2015         | 39,0                                       | 96,5  | 0,0  |
| 2016         | 7,5  | 13,0  | 6,3  |
| 2017         | 10,6                                       | 28,5  | 24,8   |
| <b>Summe</b> | 273,4                                      | 684,6   | 267,0  |

Die Auswertungen der Bauleistungen des Jahres 2018 sind noch nicht abgeschlossen.

14. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege wurden zwischen 2009 und 2018 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut?

Die Inbetriebnahme von Neubau-Streckengleisen in km zeigt folgende Tabelle auf:

| <b>Jahr</b> | <b>km</b> |
|-------------|-----------|
| 2009        | 0         |
| 2010        | 0         |
| 2011        | 48        |
| 2012        | 102       |
| 2013        | 0         |
| 2014        | 29        |
| 2015        | 228       |
| 2016        | 27        |
| 2017        | 254       |
| 2018        | 53        |

15. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege wurden zwischen 2009 und 2018 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum stillgelegt bzw. zurückgebaut?

Die Entwicklung bei der Einstellung des Betriebes der Infrastruktur der DB AG zeigt die folgende Tabelle:

| <b>Jahr</b>  | <b>Länge (km)</b> |
|--------------|-------------------|
| 2009         | 26                |
| 2010         | 9                 |
| 2011         | 3                 |
| 2012         | 10                |
| 2013         | 13                |
| 2014         | 0                 |
| 2015         | 14                |
| 2016         | 4                 |
| 2017         | 12                |
| 2018         | 1                 |
| <b>Summe</b> | <b>92</b>         |

Die Infrastruktur wird in der Regel nur dann – und ggf. auch nur punktuell – zurückgebaut, wenn die Grundstücke einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen, z. B. zur Anlage eines Fahrradweges.

16. Wie viele Kilometer Radwege an Bundesfernstraßen und Radschnellwege wurden zwischen 2009 und 2018 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut?

Die Angaben über fertiggestellte Radwege an Bundesstraßen zeigt folgende Tabelle:

| <b>Jahr</b> | <b>Fertiggestellte Radwege an Bundesstraßen in km</b> |
|-------------|---|
| 2009        | 304   |
| 2010        | 277   |
| 2011        | 240   |
| 2012        | 217   |
| 2013        | 271   |
| 2014        | 225   |
| 2015        | 236   |
| 2016        | 131   |
| 2017        | 153   |
| 2018        | 150   |

17. Wie hoch waren die Energiesteuermindereinnahmen aufgrund des niedrigeren Steuersatzes von Dieselmotorkraftstoff gegenüber Benzin jährlich zwischen 2009 und 2018 und insgesamt für diesen Zeitraum (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/10909(neu))?

| <b>Jahr</b> | <b>Energiesteuermehreinnahmen bei Anwendung des Steuersatzes für Benzin auch auf Dieselmotorkraftstoff (in Mio. Euro)</b> |
|-------------|---|
| 2016        | 8.154   |
| 2017        | 8.317   |
| 2018        | 8.203   |

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10909(neu) verwiesen.

18. Wie hoch waren die Steuermindereinnahmen infolge der Umsatzsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs jährlich zwischen 2009 und 2018 und insgesamt für diesen Zeitraum?

Eine Umsatzsteuerbefreiung für den grenzüberschreitenden Flugverkehr sieht das Umsatzsteuergesetz nicht vor. Die Umsatzsteuer für den inländischen Streckenanteil von grenzüberschreitenden Personenbeförderungen im Luftverkehr (nur insoweit steht Deutschland das Besteuerungsrecht zu) kann unter bestimmten Voraussetzungen niedriger festgesetzt oder (ganz oder teilweise) erlassen werden (§ 26 Absatz 3 UStG). Diese Regelung beruht auf einem internationalen System der Gegenseitigkeit.

Mangels Daten zum Umsatz aus dem inländischen Streckenanteil von grenzüberschreitenden Personenbeförderungen liegen keine Erkenntnisse zu den Mindereinnahmen aus der o. g. niedrigeren Festsetzung oder dem Erlass vor.

19. Wie hoch waren die Steuermindereinnahmen infolge der Energiesteuerbefreiung für Kerosin für Flüge im innerdeutschen Flugverkehr jährlich zwischen 2009 und 2018 und insgesamt für diesen Zeitraum?

Die nachstehende Tabelle erfasst die Steuermindereinnahmen infolge der Energiesteuerbefreiung für Luftfahrtbetriebsstoffe im innerdeutschen Flugverkehr. Einzelwerte für Kerosin sind aus den vorliegenden Daten nicht ableitbar. Die überwiegende Menge an Luftfahrtbetriebsstoffen entfällt jedoch auf Kerosin.

| <b>Jahr</b>         | <b>Mindereinnahmen für Luftfahrtbetriebsstoffe<br/>(in Mio. Euro)</b> |
|---------------------|---|
| 2009                | 660   |
| 2010                | 680   |
| 2011                | 500   |
| 2012                | 500   |
| 2013                | 530   |
| 2014                | 530   |
| 2015                | 545   |
| 2016                | 561   |
| 2017                | 533   |
| 2018                | 584   |
| <b>Gesamtbetrag</b> | <b>5.657</b>  |

20. Welche Menge an Luftfahrtbetriebsstoffen wurde zwischen 2009 und 2018 in Deutschland jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum abgesetzt (bitte in Millionen Litern angeben und nach Jahren differenzieren), und wie haben sich die Preise für Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Zeitraum entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben)?

| <b>Jahr</b>        | <b>Absatz Luftfahrtbetriebsstoffe<br/>(in Mio. Liter)</b> |
|--------------------|---|
| 2009               | 10,875  |
| 2010               | 10,625  |
| 2011               | 10,250  |
| 2012               | 10,875  |
| 2013               | 11,000  |
| 2014               | 10,625  |
| 2015               | 10,625  |
| 2016               | 11,500  |
| 2017               | 12,500  |
| 2018               | 12,750  |
| <b>Gesamtmenge</b> | <b>111,625</b>  |

Zur Preisentwicklung liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. Wie viele CO<sub>2</sub>-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2018 durch den Verkehrssektor emittiert (bitte Entwicklung nach Jahren differenzieren)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 72 der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl auf Bundestagsdrucksache 19/7986 verwiesen.

22. Wie viele CO<sub>2</sub>-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2018 durch den Straßengüterverkehr emittiert (bitte Entwicklung nach Jahren differenzieren)?

| Jahr | CO <sub>2</sub> -Äqu. (Mio. t) |
|------|--------------------------------|
| 2009 | 44,6                           |
| 2010 | 47,6                           |
| 2011 | 48,0                           |
| 2012 | 49,5                           |
| 2013 | 51,1                           |
| 2014 | 49,7                           |
| 2015 | 53,1                           |
| 2016 | 54,3                           |
| 2017 | 55,6                           |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

23. Wie viele CO<sub>2</sub>-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2018 durch den Luftverkehr emittiert (bitte differenziert nach Passagierflugverkehr und Frachtflugverkehr jeweils für Inlandsflüge und den von Deutschland ausgehenden internationalen Luftverkehr unter Berücksichtigung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte durch Fliegen in großer Höhe darstellen)?

| Jahr | Personen-nat.<br>CO <sub>2</sub> -Äqu.<br>(Mio. t) | Güter-nat.<br>CO <sub>2</sub> -Äqu.<br>(Mio. t) | Personen-internat.<br>CO <sub>2</sub> -Äqu. (Mio. t) | Güter-internat.<br>CO <sub>2</sub> -Äqu.<br>(Mio. t) |
|------|--|---|--|--|
| 2009 | 2,3  | 0,1   | 18,1   | 6,8  |
| 2010 | 2,3  | 0,1   | 17,2   | 7,3  |
| 2011 | 2,3  | 0,1   | 16,1   | 7,1  |
| 2012 | 2,2  | 0,1   | 17,8   | 7,4  |
| 2013 | 1,9  | 0,1   | 18,3   | 7,4  |
| 2014 | 2,0  | 0,1   | 17,8   | 7,0  |
| 2015 | 2,1  | 0,1   | 17,8   | 6,8  |
| 2016 | 2,1  | 0,1   | 19,3   | 7,3  |
| 2017 | 2,0  | 0,1   | 21,4   | 8,0  |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

Es wird darauf hingewiesen, dass die nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte nicht Bestandteil der internationalen Berichterstattung und daher nicht in der Tabelle enthalten sind.

24. Wie hat sich der Anteil der Verkehrsemissionen an den Gesamtemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt?

| <b>Jahr</b> | <b>CO<sub>2</sub>-Äqu. (%)</b> |
|-------------|--------------------------------|
| 2009        | 16,9%                          |
| 2010        | 16,3%                          |
| 2011        | 17,0%                          |
| 2012        | 16,7%                          |
| 2013        | 16,9%                          |
| 2014        | 17,7%                          |
| 2015        | 17,9%                          |
| 2016        | 18,2%                          |
| 2017        | 18,5%                          |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

25. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Straßenverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt?

| <b>Jahr</b> | <b>CO<sub>2</sub>-Äqu. (%)</b> |
|-------------|--------------------------------|
| 2009        | 95,7%                          |
| 2010        | 95,9%                          |
| 2011        | 95,8%                          |
| 2012        | 95,9%                          |
| 2013        | 96,0%                          |
| 2014        | 96,2%                          |
| 2015        | 96,2%                          |
| 2016        | 96,2%                          |
| 2017        | 96,3%                          |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

26. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Straßengüterverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt?

| <b>Jahr</b> | <b>CO2-Äqu. (%)</b> |
|-------------|---------------------|
| 2009        | 29,1%               |
| 2010        | 30,9%               |
| 2011        | 30,7%               |
| 2012        | 32,0%               |
| 2013        | 32,1%               |
| 2014        | 31,1%               |
| 2015        | 32,6%               |
| 2016        | 32,7%               |
| 2017        | 33,1%               |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

27. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs mit Start und Landung in Deutschland an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt?

| <b>Jahr</b> | <b>CO2-Äqu. (%)</b> |
|-------------|---------------------|
| 2009        | 1,6%                |
| 2010        | 1,5%                |
| 2011        | 1,5%                |
| 2012        | 1,4%                |
| 2013        | 1,3%                |
| 2014        | 1,3%                |
| 2015        | 1,3%                |
| 2016        | 1,3%                |
| 2017        | 1,2%                |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

28. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs an den gesamten Emissionen des von Deutschland ausgehenden nationalen und internationalen Luftverkehrs von 2009 bis 2018 entwickelt?

Wie hat sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene am Gesamtaufkommen im Güterverkehr zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahres-scheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer und in Personenkilometer angeben)?

Die Entwicklung der Emissionen im Luftverkehr zeigt folgende Tabelle:

| Jahr | CO <sub>2</sub> -Äqu. (%) |
|------|---------------------------|
| 2009 | 8,7%                      |
| 2010 | 8,8%                      |
| 2011 | 9,3%                      |
| 2012 | 8,2%                      |
| 2013 | 7,3%                      |
| 2014 | 7,6%                      |
| 2015 | 8,0%                      |
| 2016 | 7,6%                      |
| 2017 | 6,6%                      |

(Quelle: Angaben des Umwelt-Bundesamtes aus der Berichterstattung über die Treibhausgas-Emissionen unter der UN-Klimarahmenkonvention (TREMODO-Version 5.82)).

Die Werte für den Anteil des Schienenverkehrs sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Zahlen für die Jahre 2017 und 2018 sind vorläufig:

| Jahr | Personenverkehr (Mrd. Pkm) | Anteil (v. H.)* | Güterverkehr (Mrd. tkm) | Anteil (v. H.)* |
|------|----------------------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| 2009 | 82,3                       | 7,4             | 95,8                    | 16,4            |
| 2010 | 83,9                       | 7,5             | 107,3                   | 17,1            |
| 2011 | 85,4                       | 7,6             | 113,3                   | 18,1            |
| 2012 | 88,8                       | 7,8             | 110,1                   | 17,8            |
| 2013 | 89,6                       | 7,8             | 112,6                   | 17,8            |
| 2014 | 91,0                       | 7,8             | 115,0                   | 17,9            |
| 2015 | 91,7                       | 7,8             | 121,0                   | 18,3            |
| 2016 | 94,2                       | 7,8             | 128,3                   | 18,8            |
| 2017 | 95,8                       | 8,0             | 129,9                   | 18,7            |
| 2018 | 99,7                       | 8,3             | 133,7                   | 18,9            |

\* Anteil an der gesamten binnenländischen Verkehrsleistung

(Quellen: DIW: Verkehr in Zahlen; Intraplan: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2018/2019).



29. Wie hat sich der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtaufkommen im Güterverkehr zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer und in Personenkilometer angeben)?

Die Werte sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Zahlen für die Jahre 2017 und 2018 sind vorläufig:

| <b>Jahr</b> | <b>Personenverkehr<br/>(Mrd. Pkm)</b> | <b>Anteil<br/>(v. H.)*</b> | <b>Güterverkehr<br/>(Mrd. tkm)</b> | <b>Anteil<br/>(v. H.)*</b> |
|-------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| 2009        | 977,3                                 | 87,4                       | 415,6                              | 71,3                       |
| 2010        | 980,5                                 | 87,8                       | 440,6                              | 70,3                       |
| 2011        | 990,4                                 | 87,6                       | 442,6                              | 70,6                       |
| 2012        | 990,6                                 | 87,2                       | 432,0                              | 70,0                       |
| 2013        | 998,6                                 | 87,3                       | 442,7                              | 69,9                       |
| 2014        | 1.013,7                               | 87,1                       | 451,9                              | 70,2                       |
| 2015        | 1.027,5                               | 87,0                       | 465,6                              | 70,6                       |
| 2016        | 1.046,4                               | 86,9                       | 479,4                              | 70,4                       |
| 2017        | 1.031,8                               | 86,3                       | 491,0                              | 70,7                       |
| 2018        | 1.027,3                               | 85,8                       | 506,9                              | 71,7                       |

\* Anteil an der gesamten binnenländischen Verkehrsleistung.

(Quellen: DIW: Verkehr in Zahlen; Intraplan: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2018/2019).

30. Wie hat sich der Anteil des Luftfrachtverkehrs am Gesamtaufkommen im Güterverkehr zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer angeben)?

Die Werte sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Zahlen für die Jahre 2017 und 2018 sind vorläufig:

| <b>Jahr</b> | <b>Personenverkehr<br/>(Mrd. Pkm)</b> | <b>Anteil<br/>(v.H.)*</b> | <b>Güterverkehr<br/>(Mrd. tkm)</b> | <b>Anteil<br/>(v.H.)*</b> |
|-------------|---------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| 2009        | 58,4                                  | 5,2                       | 1,3                                | 0,2                       |
| 2010        | 52,8                                  | 4,7                       | 1,4                                | 0,2                       |
| 2011        | 55,2                                  | 4,9                       | 1,5                                | 0,2                       |
| 2012        | 56,2                                  | 4,9                       | 1,4                                | 0,2                       |
| 2013        | 56,3                                  | 4,9                       | 1,4                                | 0,2                       |
| 2014        | 58,8                                  | 5,1                       | 1,4                                | 0,2                       |
| 2015        | 61,5                                  | 5,2                       | 1,5                                | 0,2                       |
| 2016        | 64,0                                  | 5,3                       | 1,5                                | 0,2                       |
| 2017        | 67,5                                  | 5,6                       | 1,6                                | 0,2                       |
| 2018        | 70,4                                  | 5,9                       | 1,6                                | 0,2                       |

\* Anteil an der gesamten binnenländischen Verkehrsleistung.

(Quellen: DIW: Verkehr in Zahlen; Intraplan: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2018/2019).

31. Wie hat sich die Länge des Schienennetzes zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte in Kilometern und jahresscheibengenau angeben)?

Aus dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB), den die DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung jährlich erstellt, ergeben sich folgende Betriebslängen:

| <b>Jahr</b> | <b>Länge (km)</b> |
|-------------|-------------------|
| 2008        | 33.601            |
| 2009        | 33.468            |
| 2010        | 33.417            |
| 2011        | 33.378            |
| 2012        | 33.319            |
| 2013        | 33.295            |
| 2014        | 33.281            |
| 2015        | 33.193            |
| 2016        | 33.241            |
| 2017        | 33.230            |
| 2018        | 33.298            |

Der IZB ist auf der Website des EBA unter: [www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_inhalt.html](http://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_inhalt.html) einsehbar.

32. Wie hat sich die Länge des Bundesfernstraßennetzes zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte in Kilometern und jahresscheibengenau angeben und nach Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen differenzieren)?

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Länge des Bundesfernstraßennetzes zwischen 2009 und 2018:

| <b>Jahr</b> | <b>Bundesautobahnen (km)</b> | <b>Bundesstraßen (km)</b> | <b>Bundesfernstraßen (km) (insgesamt)</b> |
|-------------|------------------------------|---------------------------|---|
| 2009        | 12.718                       | 40.203                    | 52.921                                    |
| 2010        | 12.813                       | 39.887                    | 52.700                                    |
| 2011        | 12.819                       | 39.710                    | 52.529                                    |
| 2012        | 12.845                       | 39.673                    | 52.518                                    |
| 2013        | 12.879                       | 39.604                    | 52.483                                    |
| 2014        | 12.917                       | 39.389                    | 52.306                                    |
| 2015        | 12.949                       | 38.917                    | 51.866                                    |
| 2016        | 12.997                       | 38.303                    | 51.297                                    |
| 2017        | 12.996                       | 38.055                    | 51.051                                    |
| 2018        | 13.009                       | 38.018                    | 51.027                                    |

(Bestand am 1. Januar in km, entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen).

33. Wie viele Baufreigaben für Ortsumfahrungen wurden zwischen 2009 und 2018 erteilt (bitte pro Jahr und aufgeschlüsselt nach Bundesländern sowie das gesamte Investitionsvolumen angeben)?

Detaillierte Angaben zu Einzelmaßnahmen sind in der jeweiligen Drucksache „Verkehrsinvestitionsbericht“ dargestellt (2016: Bundestagsdrucksache 19/2650; 2015: Bundestagsdrucksache 18/12764; 2014: Bundestagsdrucksache 18/8800; 2013: Bundestagsdrucksache 18/5520; 2012: Bundestagsdrucksache 18/580; 2011: Bundestagsdrucksache 17/12230; 2010: 17/4980; 2009: Bundestagsdrucksache 17/444). Die Auswertung für das Jahr 2018 ist noch nicht abgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Anlage 1 verwiesen.

34. Wie hoch waren die Sitzplatzkapazitäten im Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn in den Jahren von 2009 bis 2018 (bitte tabellarisch darstellen und hierbei die absoluten Werte und die Prozentanteile auflisten)?

| Jahr | Platzkilometer | Veränderung zum Vorjahr (in %) |
|------|----------------|--------------------------------|
| 2010 | 68.981.212.168 |                                |
| 2011 | 69.967.113.607 | 1,4%                           |
| 2012 | 69.893.175.165 | -0,1%                          |
| 2013 | 68.766.825.682 | -1,6%                          |
| 2014 | 69.892.992.457 | 1,6%                           |
| 2015 | 69.539.819.708 | -0,5%                          |
| 2016 | 72.919.076.547 | 4,9%                           |
| 2017 | 72.777.377.966 | -0,2%                          |
| 2018 | 76.022.672.765 | 4,5%                           |

Die Zahlen im langen Vergleichszeitraum zeigen eine Zunahme und ab 2018 ein besonders deutliches Wachstum. Es wird erwartet, dass sich der positive Trend in den Jahren 2019 und 2020 fortsetzt. Die DB AG wird die Kapazitäten weiter erhöhen, zum Beispiel mit dem kontinuierlichen Ausbau der Flotte (ICE 4, Intercity 2, ECx). So sollen die Sitzplatzkilometer in den nächsten fünf Jahren um 10 Prozent steigen.

35. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Preise für Zugtickets im Fernverkehr, Flugtickets im innerdeutschen Flugverkehr und für den Unterhalt und die Mobilität mit Pkw zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen und nach der Kaufkraftentwicklung gewichten)?

|             | <b>Personenbeförderung im</b> |                    |            |
|-------------|-------------------------------|--------------------|------------|
| <b>Jahr</b> | <b>Schienerverkehr</b>        | <b>Luftverkehr</b> | <b>PKW</b> |
| 2009        | 100                           | 100                | 100        |
| 2010        | 102,2                         | 101,9              | 103,6      |
| 2011        | 103                           | 114,1              | 108,9      |
| 2012        | 106,9                         | 122,4              | 112,6      |
| 2013        | 110,1                         | 122,7              | 112        |
| 2014        | 112,7                         | 124,7              | 111        |
| 2015        | 113,8                         | 123,9              | 108,5      |
| 2016        | 113,1                         | 124,3              | 107,1      |
| 2017        | 116,2                         | 126                | 109,6      |
| 2018        | 118,8                         | 123,2              | 112,3      |

Preisentwicklung (2009 = 100)

(Quelle: StBA, Berechnungen des BMVI)

36. Wie hat sich der prozentuale Streckenanteil aller ÖPP-Projekte (Längen der Betriebsstrecken) am Bundesautobahnnetz seit 2009 entwickelt (bitte die jährlichen absoluten Längen sowie die jeweiligen Prozentanteile insgesamt darstellen und nach Bundesländern differenzieren)?

In der folgenden Tabelle sind die Betriebsstrecken der ÖPP-Projekte sowie die Streckenlänge der Bundesautobahnnetze in den Bundesländern, des Gesamtnetzes und die jeweiligen Anteile der ÖPP-Projekte zusammengestellt. Angegeben sind die im ÖPP-Vertrag berücksichtigten Betriebskilometer.

|                    | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Baden-Württemberg  | 1.039  | 1.046  | 1.047  | 1.046  | 1.054  | 1.054  | 1.054  | 1.054  | 1.054  | 1.054  |
| davon ÖPP          | 60     | 60     | 60     | 60     | 60     | 60     | 60     | 60     | 107    | 107    |
|                    | 5,8 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 5,7 %  | 10,2 % | 10,2 % |
| Bayern             | 2.491  | 2.503  | 2.503  | 2.509  | 2.514  | 2.515  | 2.515  | 2.515  | 2.515  | 2.515  |
| davon ÖPP          | 51     | 51     | 109    | 109    | 109    | 109    | 109    | 109    | 186    | 186    |
|                    | 2,0 %  | 2,0 %  | 4,4 %  | 4,3 %  | 4,3 %  | 4,3 %  | 4,3 %  | 4,3 %  | 7,4 %  | 7,4 %  |
| Brandenburg        | 795    | 795    | 795    | 795    | 794    | 794    | 794    | 805    | 805    | 806    |
| davon ÖPP          | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | -      | 65     |
|                    | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 8,1 %  |
| Hamburg            | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     | 81     |
| davon ÖPP          | -      | -      | -      | -      | -      | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |
|                    | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 6,5 %  | 6,5 %  | 6,5 %  | 6,5 %  | 6,5 %  |
| Niedersachsen      | 1.419  | 1.431  | 1.431  | 1.433  | 1.434  | 1.434  | 1.444  | 1.444  | 1.444  | 1.444  |
| davon ÖPP          | 66     | 66     | 66     | 66     | 66     | 66     | 66     | 66     | 126    | 126    |
|                    | 4,7 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 4,6 %  | 8,7 %  | 8,7 %  |
| Schleswig-Holstein | 510    | 533    | 533    | 533    | 536    | 536    | 538    | 538    | 544    | 545    |
| davon ÖPP          | -      | -      | -      | -      | -      | 54     | 54     | 54     | 54     | 54     |
|                    | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 0,0 %  | 10,1 % | 10,0 % | 10,0 % | 9,9 %  | 9,9 %  |
| Thüringen          | 482    | 498    | 498    | 498    | 498    | 511    | 510    | 521    | 521    | 521    |
| davon ÖPP          | 45     | 45     | 91     | 91     | 91     | 91     | 91     | 91     | 91     | 91     |
|                    | 9,3 %  | 9,0 %  | 18,3 % | 18,3 % | 18,3 % | 17,8 % | 17,9 % | 17,5 % | 17,5 % | 17,5 % |
| bundesweit         | 12.718 | 12.813 | 12.819 | 12.845 | 12.879 | 12.917 | 12.949 | 12.993 | 12.996 | 13.009 |
| davon ÖPP          | 222    | 222    | 326    | 326    | 326    | 386    | 386    | 463    | 570    | 635    |
|                    | 1,7 %  | 1,7 %  | 2,5 %  | 2,5 %  | 2,5 %  | 3,0 %  | 3,0 %  | 3,6 %  | 4,4 %  | 4,9 %  |

37. Wie hat sich die Anzahl der laufenden, in der Vergabe oder im Bau befindlichen ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesautobahnen von 2009 bis 2018 entwickelt?

| <b>Jahr</b> | <b>in Vergabe</b> | <b>laufend</b> | <b>davon im Bau</b> |
|-------------|-------------------|----------------|---------------------|
| 2009        | 2                 | 4              | 4                   |
| 2010        | 2                 | 4              | 2                   |
| 2011        | 1                 | 6              | 4                   |
| 2012        | 1                 | 6              | 3                   |
| 2013        | 2                 | 6              | 3                   |
| 2014        | 3                 | 7              | 2                   |
| 2015        | 4                 | 7              | 1                   |
| 2016        | 4                 | 8              | 2                   |
| 2017        | 2                 | 10             | 4                   |
| 2018        | 2                 | 11             | 5                   |

Der Projektstatus „laufend“ bezeichnet bezuschlagte, in Bau- oder Betriebs- und Erhaltungsphase befindliche ÖPP-Projekte.

38. Wie hat sich die Anzahl der laufenden, in der Vergabe oder im Bau befindlichen ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesstraßen von 2009 bis 2018 entwickelt?

Im Jahr 2018 wurde das Vergabeverfahren des ÖPP-Projektes „B 247 AS Leinefelde-Worbis (A 38)–Dingelstädt“ eingeleitet. Das Vergabeverfahren wurde im ersten Quartal 2019 aufgehoben, da der Fortsetzung des Verfahrens keine Aussicht auf ein wirtschaftliches Ergebnis beigemessen wurde.

39. Wie viele ÖPP-Projekte sind derzeit im Prozess der Vergabe, und bis wann sollen die Vergaben jeweils abgeschlossen sein (bitte tabellarisch die einzelnen Projekte auflisten)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 bis 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6522 verwiesen.

40. Wie viele Vertragsverletzungsverfahren wurden zwischen 2009 und 2018 gegen die Bundesrepublik Deutschland im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministers insgesamt eingeleitet (bitte mit Nennung des jeweiligen Themas angeben)?

Zwischen 2009 und 2018 wurden gegen die Bundesrepublik Deutschland im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministers insgesamt 71 Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

| VVV-Nr.   | Einleitungsdatum<br>(Mahnschreiben<br>KOM) | Thema  | Einstellungs-<br>datum   |
|-----------|--|--|--|
| 2009/27   | 30. Januar 2009                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2006/87 (techn. Vorschriften für Binnenschiffe)             | 27. Januar 2011  |
| 2009/29   | 30. Januar 2009                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/87 (techn. Vorschriften für Binnenschiffe)             | 27. Januar 2011  |
| 2009/330  | 31. Juli 2009                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/126 (techn. Vorschriften für Binnenschiffe)            | 27. Januar 2011  |
| 2009/331  | 31. Juli 2009                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/46 (techn. Vorschriften für Binnenschiffe)             | 27. Januar 2011  |
| 2009/4108 | 24. November 2010                          | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 96/26 (Personenbeförderung)                                      | 16. Juni 2011  |
| 2010/48   | 28. Januar 2010                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2007/59 (Eisenbahn, Zertifizierung v. Triebfahrzeugführern) | 26. Januar 2012  |
| 2010/455  | 19. Juli 2010                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/149 (Eisenbahnunfallkostenberechnung)                  | 27. Februar 2012   |
| 2010/774  | 1. Dezember 2010                           | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/112 (Führerschein)                                     | 16. Februar 2011   |
| 2010/775  | 1. Dezember 2010                           | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/113 (Führerschein)                                     | 16. Februar 2011   |
| 2010/621  | 21. September 2010                         | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/57 (Eisenbahninteroperabilität)                        | Streichungsbeschluss<br>EuGH vom 12. Juni<br>2013 in Rs. C-29/12<br>(nach Klagerücknahme<br>KOM) |
| 2010/623  | 21. September 2010                         | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/131 (Eisenbahninteroperabilität)                       | Streichungsbeschluss<br>EuGH vom 12. Juni<br>2013 in Rs. C-29/12<br>(nach Klagerücknahme<br>KOM) |
| 2010/2067 | 2. November 2010                           | Vereinbarkeit bilaterales Luftverkehrsabkommen DEU-RUS mit Unionsrecht                       | Noch nicht eingestellt   |
| 2011/66   | 27. Januar 2011                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/96 (Straßeninfrastruktursicherheitsmanagement)         | 29. September 2011   |
| 2011/69   | 27. Januar 2011                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/110 (Eisenbahnsicherheit)                              | Streichungsbeschluss<br>EuGH vom 12. Juni<br>2013 in Rs. C-29/12<br>(nach Klagerücknahme<br>KOM) |

| VVV-Nr.   | Einleitungsdatum<br>(Mahnschreiben<br>KOM) | Thema   | Einstellungs-<br>datum |
|-----------|--|---|------------------------|
| 2011/578  | 18. Mai 2011                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/12<br>(Flughafentgelte)   | 24. Oktober 2012       |
| 2011/579  | 18. Mai 2011                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/16<br>(Hafenstaatkontrollen)                                      | 25. April 2013         |
| 2011/580  | 18. Mai 2011                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/17<br>(Überwachungs- u. Informationssystem für<br>Schiffsverkehr) | 24. November 2011      |
| 2011/732  | 19. Juli 2011                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/15<br>(Schiffsüberprüfungs- und<br>-besichtigungsorganisationen)  | 27. Oktober 2011       |
| 2011/733  | 19. Juli 2011                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/18<br>(Seeunfalluntersuchung)                                     | 27. Februar 2012       |
| 2011/741  | 19. Juli 2011                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2010/35<br>(ortsbewegliche Druckgeräte)                                | 26. Januar 2012        |
| 2011/2182 | 28. Oktober 2011                           | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2002/15<br>(Anwendung auf selbstständige Kraftfahrer)                       | 27. September 2012     |
| 2012/28   | 30. Januar 2012                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/20<br>(Versicherung v. Schiffseigentümern)                        | 17. Oktober 2013       |
| 2012/29   | 30. Januar 2012                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2010/48<br>(technische Überwachung v. Kfz)                             | 27. September 2012     |
| 2012/30   | 30. Januar 2012                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2010/68<br>(Schiffsausrüstung)   | 31. Mai 2012           |
| 2012/31   | 30. Januar 2012                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2011/18<br>(Eisenbahninteroperabilität)                                | 30. Mai 2013           |
| 2012/170  | 22. März 2012                              | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2010/40<br>(intelligente Verkehrssysteme)                              | 26. September 2013     |
| 2012/2168 | 25. Oktober 2012                           | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2005/65<br>(Gefahrenabwehr in Häfen)  | 29. April 2015         |
| 2012/2191 | 21. November 2012                          | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 91/440,<br>RL 2001/14 (1. Eisenbahnpaket)                                   | 07. März 2019          |
| 2013/358  | 29. November 2013                          | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2013/22<br>(Beitritt Kroatien – Verkehrsbereich)                       | 26. Februar 2015       |
| 2013/2072 | 21. Juni 2013                              | Luftverkehrsabkommen EU-USA – ausstehende<br>Ratifizierung durch DEU                                    | 26. Februar 2015       |
| 2013/2202 | 21. Februar 2014                           | Umsetzung v. Art. 15 der VO 255/2010<br>(Single European Sky)   | 23. Juli 2014          |
| 2013/2254 | 27. Januar 2014                            | Anwendung RL 2007/46, RL 2006/40 (Kältemittel)  | Noch nicht eingestellt |
| 2013/4000 | 31. Mai 2013                               | Anwendung RL 2011/92, RL 92/43 (Festlegung<br>von Flugverfahren)  | 24. Januar 2019        |
| 2014/57   | 27. Januar 2014                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2012/32<br>(Schiffsausrüstung)   | 28. März 2014          |
| 2014/58   | 27. Januar 2014                            | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2012/49<br>(techn. Vorschriften für Binnenschiffe)                     | 16. Oktober 2014       |



| <b>VVV-Nr.</b> | <b>Einleitungsdatum<br/>(Mahnschreiben<br/>KOM)</b> | <b>Thema</b>   | <b>Einstellungs-<br/>datum</b>  |
|----------------|---|--|---|
| 2014/2079      | 11. Juli 2014                                       | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2006/126, RL 2009/113, RL 2011/94 (Führerschein)   | Streichungsbeschluss v. EuGH v. 28. März 2017 (nach Klagerücknahme KOM) |
| 2014/2094      | 22. April 2014                                      | Anwendung VO 549/2004, VO 550/2004 (FABEC)   | Noch nicht eingestellt  |
| 2014/2128      | 11. Juli 2014                                       | Anwendung VO 300/2008, VO 18/2010 (Luftsicherheit)   | Streichungsbeschluss v. EuGH v. 1. Juni 2016 (nach Klagerücknahme KOM)  |
| 2014/2218      | 17. Oktober 2014                                    | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2005/65 (Gefahrenabwehr in Häfen)  | 17. Mai 2018  |
| 2014/2244      | 27. Februar 2015                                    | Eurocontrol-Beitrittsprotokoll – ausstehende Ratifizierung durch DEU   | 04. Oktober 2017  |
| 2014/4173      | 26. November 2015                                   | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2004/49, RL 2008/110 (Eisenbahnsicherheit)   | 17. Mai 2018  |
| 2015/29        | 29. Januar 2015                                     | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2013/49 (techn. Vorschriften Binnenschiffe)   | 25. Februar 2016  |
| 2015/130       | 27. März 2015                                       | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2008/57 (Eisenbahninteroperabilität)  | 28. Mai 2015  |
| 2015/265       | 22. Juli 2015                                       | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2012/34 (Einheitlicher Europ. Eisenbahnraum)  | 17. November 2016   |
| 2015/269       | 22. Juli 2015                                       | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2015/413 (grenzüberschreitender Austausch über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Delikte) | 16. Juni 2016   |
| 2015/0389      | 23. September 2015                                  | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/82 (Fahrerlaubnis Eisenbahn)   | 26. Mai 2016  |
| 2015/0390      | 23. September 2015                                  | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/88 (Unfallkostenberechnung Eisenbahn)  | 25. Februar 2016  |
| 2015/0391      | 23. September 2015                                  | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/93 (Schiffsausrüstung)   | 10. Dezember 2015   |
| 2015/2013      | 28. Mai 2015  | Abstimmungsverhalten von DEU bei 25. Tagung des OTIV-Revisionsausschusses  | Urteil EuGH v. 27. März 2019 in Rs. C-620/16                            |
| 2015/2065      | 25. September 2015                                  | Nicht fristgerechte und ordnungsgemäße Umsetzung von KOM-VOen 748/2012, 1321/2014, 1178/2011 (Lufttüchtigkeit)                     | 13. Juli 2017   |
| 2015/2122      | 18. Juni 2015                                       | Vereinbarkeit Infrastrukturabgabengesetz mit Unionsrecht   | 17. Mai 2017  |
| 2015/2157      | 25. Februar 2016                                    | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2008/57 (Eisenbahninteroperabilität)   | Noch nicht eingestellt  |
| 2016/41        | 27. Januar 2016                                     | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/85 (Führerschein)  | 27. April 2017  |
| 2016/42        | 27. Januar 2016                                     | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/100 (Überwachungs- u. Informationssystem Schiffsverkehr)                                     | 26. Mai 2016  |

| VVV-Nr.                    | Einleitungsdatum<br>(Mahnschreiben<br>KOM)  | Thema   | Einstellungs-<br>datum                      |
|----------------------------|---|---|---|
| 2016/726                   | 24. November 2016                           | Nicht fristgerechte Umsetzung KOM-RL 2016/882<br>(sprachliche Anforderungen für Triebfahrzeugführer)                                | 4. Oktober 2017                             |
| 2016/2058                  | 22. Juli 2016                               | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2004/49<br>(Eisenbahnsicherheit)  | Noch nicht eingestellt                      |
| 2016/2180                  | 9. Dezember 2016                            | Anwendung VO 715/2007, RL 2007/46<br>(Typgenehmigung, Abgase)   | Noch nicht eingestellt                      |
| 2016/4141                  | 8. Dezember 2016                            | Anwendung VO 305/2011<br>(Fahrzeurückhaltesysteme)  | Noch nicht eingestellt                      |
| 2016/4061                  | 22. Juli 2016                               | Vereinbarkeit nationaler Regelungen zu technischen<br>Prüfstellen mit Unionsrecht   | Noch nicht eingestellt                      |
| 2017/52                    | 24. Januar 2017                             | Nicht fristgerechte Umsetzung KOM RL 2015/2087<br>(Hafenauffangeinrichtungen)   | 17. Mai 2017                                |
| 2017/323                   | 19. Juli 2017                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/45<br>(regelmäßige technische Überwachung von Kfz<br>u. Anhängern)                            | Noch nicht eingestellt                      |
| 2017/324                   | 19. Juli 2017                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2014/47 (techn.<br>Unterwegskontrolle der Verkehrs- u. Betriebssicher-<br>heit von Nutzfahrzeugen) | Noch nicht eingestellt                      |
| 2017/325                   | 19. Juli 2017                               | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2015/719<br>(Abmessungen u. Gewichte v. Straßenfahrzeugen)   | 7. März 2019                                |
| 2017/2191                  | 08. März 2018                               | Ordnungsgemäße Umsetzung KOM-RL 2015/653<br>(Führerschein)  | Noch nicht eingestellt                      |
| Ohne<br>Nr. AUT<br>gg. DEU | AUT-Schreiben an<br>KOM vom 7. Juli<br>2017 | Vereinbarkeit Infrastrukturabgabengesetz mit<br>Unionsrecht   | Noch beim EuGH an-<br>hängig (Rs. C-591/17) |
| 2018/63                    | 22. März 2018                               | Nicht fristgerechte Umsetzung KOM-RL 2016/1106<br>(Führerschein)  | Noch nicht eingestellt                      |
| 2018/254                   | 26. September 2018                          | Nicht fristgerechte Umsetzung KOM-RL 2018/217<br>(Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland)                                     | Noch nicht eingestellt                      |
| 2018/324                   | 22. November 2018                           | Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2016/1629<br>(techn. Vorschriften für Binnenschiffe)   | Noch nicht eingestellt                      |
| 2018/325                   | 22. November 2018                           | Nicht fristgerechte Umsetzung KOM-RL 2018/970<br>(techn. Vorschriften für Binnenschiffe)  | Noch nicht eingestellt                      |
| 2018/2096                  | 7. Juni 2018                                | Ordnungsgemäße Umsetzung RL 2014/94<br>(Infrastruktur alternative Kraftstoffe)  | Noch nicht eingestellt                      |

41. Wie viele Haushalte in Deutschland verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig nicht über einen Internetanschluss mit mindestens 10 MBit/s?
42. Wie viele Haushalte in Deutschland verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig nicht über einen Internetanschluss mit mindestens 50 MBit/s?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

204 973 Haushalte in Deutschland haben nicht die Möglichkeit, einen Internetanschluss mit mindestens 6 Mbit/s Übertragungsrate zu nutzen (Stand: September 2018).

6 960 908 Haushalte in Deutschland haben nicht die Möglichkeit, einen Internetanschluss mit mindestens 50 Mbit/s Übertragungsrate zu nutzen (Stand: September 2018).

Im Übrigen wird auf den Breitbandatlas verwiesen (vgl.: [www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html](http://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html)).

**Bauleistungen seit 1991 auf Bundesstraßen  
- Ortsumgehungen -**

BMVI

Anlage 1

Stand: Juni 2017

| Land                               | 2009                               |                          | 2010                               |                          | 2011                               |                          | 2012                               |                          | 2013                               |                          | 2014                               |                          | 2015                               |                          | 2016                               |                          | 2017                               |                          | Gesamt-<br>länge <sup>1)</sup><br>km |            | Anz.<br>Fertigst.<br>29b |
|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|------------|--------------------------|
|                                    | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>20a | Anz.<br>Fertigst.<br>20b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>21a | Anz.<br>Fertigst.<br>21b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>22a | Anz.<br>Fertigst.<br>22b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>23a | Anz.<br>Fertigst.<br>23b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>24a | Anz.<br>Fertigst.<br>24b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>25a | Anz.<br>Fertigst.<br>25b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>26a | Anz.<br>Fertigst.<br>26b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>27a | Anz.<br>Fertigst.<br>27b | Länge <sup>1)</sup><br>(km)<br>28a | Anz.<br>Fertigst.<br>28b | 29a                                  |            |                          |
| <b>Baden-Württemberg</b>           | 7,8                                | 2                        | 9,6                                | 2                        | 8,4                                | 2                        | 10,9                               | 3                        | 4,1                                | 1                        | 9,1                                | 2                        | 0,0                                | 0                        | 8,2                                | 2                        | 0,0                                | 0                        | 0                                    | 58,1       | 14                       |
| <b>Bayern</b>                      | 20,9                               | 3                        | 16,3                               | 4                        | 7,8                                | 2                        | 23,8                               | 5                        | 9,5                                | 2                        | 7,9                                | 2                        | 9,4                                | 1                        | 7,6                                | 2                        | 4,7                                | 1                        | 107,9                                | 22         |                          |
| <b>Berlin Brandenburg</b>          | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                  | 0          |                          |
| <b>Bremen</b>                      | 0,0                                | 0                        | 9,2                                | 1                        | 15,5                               | 2                        | 6,5                                | 1                        | 24,6                               | 3                        | 0,0                                | 0                        | 9,9                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 65,7                                 | 8          |                          |
| <b>Hamburg</b>                     | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                  | 0          |                          |
| <b>Hessen</b>                      | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                  | 0          |                          |
| <b>Mecklenburg-<br/>Vorpommern</b> | 15,6                               | 4                        | 0,0                                | 0                        | 8,1                                | 2                        | 4,0                                | 2                        | 11,5                               | 3                        | 3,9                                | 1                        | 9,5                                | 2                        | 0,0                                | 0                        | 13,8                               | 2                        | 66,4                                 | 16         |                          |
| <b>Niedersachsen</b>               | 0,0                                | 0                        | 4,7                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 1,9                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 15,2                               | 2                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 21,8                                 | 4          |                          |
| <b>Nordrhein-Westfalen</b>         | 11,4                               | 2                        | 8,6                                | 2                        | 6,7                                | 2                        | 5,6                                | 1                        | 11,2                               | 4                        | 5,4                                | 2                        | 9,9                                | 3                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 58,8                                 | 16         |                          |
| <b>Rheinland-Pfalz</b>             | 11,4                               | 3                        | 10,3                               | 3                        | 4,9                                | 3                        | 1,4                                | 1                        | 6,8                                | 1                        | 11,6                               | 2                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 46,4                                 | 13         |                          |
| <b>Rheinland-Pfalz</b>             | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 1,0                                | 1                        | 12,5                               | 3                        | 0,0                                | 0                        | 10,1                               | 2                        | 4,1                                | 1                        | 27,7                                 | 7          |                          |
| <b>Saarland</b>                    | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                  | 0          |                          |
| <b>Sachsen</b>                     | 4,2                                | 2                        | 0,0                                | 0                        | 16,3                               | 5                        | 9,6                                | 2                        | 2,9                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 33,0                                 | 10         |                          |
| <b>Sachsen-Anhalt</b>              | 12,0                               | 3                        | 3,8                                | 1                        | 3,2                                | 2                        | 0,0                                | 0                        | 2,7                                | 1                        | 13,5                               | 1                        | 12,1                               | 2                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 47,3                                 | 10         |                          |
| <b>Schleswig-Holstein</b>          | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 8,9                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 2,0                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 10,9                                 | 2          |                          |
| <b>Thüringen</b>                   | 0,0                                | 0                        | 10,1                               | 1                        | 3,9                                | 2                        | 17,2                               | 3                        | 0,0                                | 0                        | 3,9                                | 1                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 0,0                                | 0                        | 35,1                                 | 7          |                          |
| <b>Bundesgebiet</b>                | <b>83,3</b>                        | <b>19</b>                | <b>72,6</b>                        | <b>15</b>                | <b>83,7</b>                        | <b>23</b>                | <b>79,0</b>                        | <b>18</b>                | <b>76,2</b>                        | <b>18</b>                | <b>69,8</b>                        | <b>15</b>                | <b>66,0</b>                        | <b>11</b>                | <b>25,9</b>                        | <b>6</b>                 | <b>22,6</b>                        | <b>4</b>                 | <b>579,1</b>                         | <b>129</b> |                          |

Erläuterung:

1) Alle Baulängen von Strecken, die im Zeitraum vom 01.01.2009 - 31. Dezember 2017 für den Verkehr freigegeben worden sind.



## Anlage 3

**Übersicht zu den Verkehrsinvestitionsprogrammen des Bundes  
Aufteilung auf die Verkehrsträger Straße - Schiene - Wasserstraße von 2009 bis 2018**

| Programmbezeichnung                            | 2009       | 2010    | 2011 | 2012  | 2013  | 2014  | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    | Summe   |
|--|------------|---------|------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
|  | - Mio. € - |         |      |       |       |       |         |         |         |         |         |
| - Innovations- und Investitionsprogramm (KP I) | 1.000,0    | 1.000,0 | 8,1  |       |       |       |         |         |         |         | 2.008,1 |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I       |            |         |      | 500,0 | 290,0 | 26,0  | 57,0    |         |         |         | 873,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II      |            |         |      |       | 600,0 | 243,1 |         |         |         |         | 843,1   |
| - 5 Mrd. € - Programm                          |            |         |      |       |       | 505,0 | 1.000,0 | 1.400,0 | 2.095,0 |         | 5.000,0 |
| - Zukunftsinvestitionen des Bundes (Verkehr)   |            |         |      |       |       |       |         | 899,3   | 976,3   | 1.213,3 | 3.089,0 |

davon entfallen auf:

| <b>- Straße</b>                                |       |       |     |       |       |       |       |         |         |       |         |
|--|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|---------|
| - Innovations- und Investitionsprogramm (KP I) | 550,0 | 400,0 |     |       |       |       |       |         |         |       | 950,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I       |       |       |     | 400,0 | 200,0 |       |       |         |         |       | 600,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II      |       |       |     |       | 470,0 | 117,0 |       |         |         |       | 587,0   |
| - 5 Mrd. € - Programm                          |       |       |     |       |       | 500,0 | 600,0 | 1.000,0 | 1.500,0 |       | 3.600,0 |
| - Zukunftsinvestitionen des Bundes             |       |       |     |       |       |       |       | 500,3   | 500,3   | 893,3 | 1.894,0 |
| <b>- Schiene</b>                               |       |       |     |       |       |       |       |         |         |       |         |
| - Innovations- und Investitionsprogramm (KP I) | 170,0 | 450,0 |     |       |       |       |       |         |         |       | 620,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I       |       |       |     | 40,0  | 60,0  |       |       |         |         |       | 100,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II      |       |       |     |       | 30,0  | 29,9  |       |         |         |       | 59,9    |
| - 5 Mrd. € - Programm                          |       |       |     |       |       |       | 300,0 | 300,0   | 450,0   |       | 1.050,0 |
| - Zukunftsinvestitionen des Bundes             |       |       |     |       |       |       |       | 349,0   | 376,0   | 270,0 | 995,0   |
| <b>- Wasserstraße</b>                          |       |       |     |       |       |       |       |         |         |       |         |
| - Innovations- und Investitionsprogramm (KP I) | 280,0 | 150,0 | 8,1 |       |       |       |       |         |         |       | 438,1   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I       |       |       |     | 60,0  | 30,0  | 26,0  | 57,0  |         |         |       | 173,0   |
| - Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II      |       |       |     |       | 100,0 | 96,2  |       |         |         |       | 196,2   |
| - 5 Mrd. € - Programm                          |       |       |     |       |       | 5,0   | 100,0 | 100,0   | 145,0   |       | 350,0   |
| - Zukunftsinvestitionen des Bundes             |       |       |     |       |       |       |       | 50,0    | 100,0   | 50,0  | 200,0   |

**nachrichtlich:**

Hinzutreten die Ausgaben des "Investitions- und Tilgungsfonds" (ITF - Sondervermögen - Verkehr) für die Jahre 2009 bis 2011

|                |       |
|----------------|-------|
| - Straße       | 400,0 |
| - Schiene      | 700,0 |
| - Wasserstraße | 350,0 |



