

## **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):

<b>Jahr</b>	<b>Mio. Euro</b>
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)

<b>Jahr</b>	<b>LuFV I</b>
2009	2,5
2010	2,5
2011	2,5
2012	2,5
2013	2,5
2014	2,5

<b>Jahr</b>	<b>LuFV II</b>	<b>Dividende</b>	<b>Gesamt</b>
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 (Mrd. Euro)</b>	<b>Neu-/Ausbau Bundesstraßen (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 (Mrd. Euro)</b>	<b>Erhaltung Bundesstraßen (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 (Mrd. Euro)</b>	<b>Ersatz-, Aus- und Neubau (Mrd. Euro)</b>	<b>Anteilige Investitionen aus der „Maut“</b>	<b>Baukosten- zuschüsse der EU (Mrd. Euro)</b>	<b>Sonder- programme (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 Anteil des Bundes</b>	<b>Umwandlung Bundesanteil Darlehen 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 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 Neubaustrecken</b>	<b>Bundesautobahnen Erweiterungstrecken</b>	<b>Bundesstraßen Neubau- und 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 (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 (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. CO <sub>2</sub> -Äqu. (Mio. t)	Güter-nat. CO <sub>2</sub> -Äqu. (Mio. t)	Personen-internat. CO <sub>2</sub> -Äqu. (Mio. t)	Güter-internat. CO <sub>2</sub> -Äqu. (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>CO2-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>CO2-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 (Mrd. Pkm)</b>	<b>Anteil (v. H.)*</b>	<b>Güterverkehr (Mrd. tkm)</b>	<b>Anteil (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 (Mrd. Pkm)</b>	<b>Anteil (v.H.)*</b>	<b>Güterverkehr (Mrd. tkm)</b>	<b>Anteil (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>Schieneverkehr</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 (Mahnschreiben KOM)	Thema	Einstellungs- 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 EuGH vom 12. Juni 2013 in Rs. C-29/12 (nach Klagerücknahme KOM)
2010/623	21. September 2010	Nicht fristgerechte Umsetzung RL 2009/131 (Eisenbahninteroperabilität)	Streichungsbeschluss EuGH vom 12. Juni 2013 in Rs. C-29/12 (nach Klagerücknahme 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 EuGH vom 12. Juni 2013 in Rs. C-29/12 (nach Klagerücknahme KOM)

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

VVV-Nr.	Einleitungsdatum (Mahnschreiben KOM)	Thema	Einstellungs- datum
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 Klagerück- nahme 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 Klagerück- nahme 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 (Über- wachungs- u. Informationssystem Schiffsverkehr)	26. Mai 2016

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

BMVI

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

Anlage 1

Stand: Juni 2017

Land	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		Gesamt- länge <sup>1)</sup> km		Anz. Fertigst. 29b
	Länge <sup>1)</sup> (km) 20a	Anz. Fertigst. 20b	Länge <sup>1)</sup> (km) 21a	Anz. Fertigst. 21b	Länge <sup>1)</sup> (km) 22a	Anz. Fertigst. 22b	Länge <sup>1)</sup> (km) 23a	Anz. Fertigst. 23b	Länge <sup>1)</sup> (km) 24a	Anz. Fertigst. 24b	Länge <sup>1)</sup> (km) 25a	Anz. Fertigst. 25b	Länge <sup>1)</sup> (km) 26a	Anz. Fertigst. 26b	Länge <sup>1)</sup> (km) 27a	Anz. Fertigst. 27b	Länge <sup>1)</sup> (km) 28a	Anz. Fertigst. 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	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- 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



