

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/14237 –**

### **Abfluss von Investitionsmitteln in die Verkehrsinfrastruktur**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Eine moderne und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur wesentliche Voraussetzung für funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten innerhalb der deutschen Volkswirtschaft, sondern auch Grundlage dafür, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu erfüllen. Als Exportnation in der Mitte Europas ist Deutschland in hohem Maße von leistungsfähigen Verkehrsträgern abhängig. Lange Zeit galten die fehlenden finanziellen Mittel als limitierender Faktor im Ausbau von Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur. Jedoch wird der notwendige Erhalt und fristgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur heute aus Sicht der Fragesteller nicht mehr nur von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel ausgebremst, sondern auch immer mehr von mangelnden Planungskapazitäten sowie einem nicht mehr zeitgemäßen Planungsrecht.

In den vergangenen Jahrzehnten ist das Planungsrecht, nicht zuletzt durch immer höhere Umweltauflagen, zunehmend komplexer geworden. Dies hat dazu geführt, dass die Schaffung neuer oder der Ersatz alter Infrastruktur immer langsamer gelingt. So gehen Infrastrukturprojekte insbesondere im Verkehrsbereich heute oftmals erst Jahrzehnte nach Beschluss über ihre Umsetzung in die Bauphase. Dies führt letztendlich auch dazu, dass bereits bewilligte Investitionsmittel nicht abfließen können, weil die entsprechende Herbeiführung von Baurecht nicht fristgerecht gelingt.

1. Wie hoch waren die durch den Bund bereitgestellten Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur in den letzten zehn Jahren (bitte nach Jahren sowie nach Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen aufschlüsseln)?

Folgende Tabelle stellt die Höhe der bereitgestellten Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur in den Jahren von 2009 bis 2018 (SOLL-Zahlen) aufgeschlüsselt nach den Verkehrsträgern dar (in T Euro):

Jahr	Bundes- schienenwege	Bundes- fernstraßen	Bundes- wasserstraßen
2009	4.069.745	5.749.200	1.169.800
2010	4.328.010	5.289.062	1.013.526
2011	3.883.142	4.827.190	886.289
2012	4.062.723	5.404.902	942.200
2013	4.236.169	5.355.428	1.011.475
2014	4.229.447	5.091.104	1.005.064
2015	4.603.547	5.058.351	996.662
2016	4.649.047	5.707.990	923.646
2017	6.064.047	6.501.002	1.056.546
2018	5.631.584	7.684.960	943.680

2. Welcher Anteil der bereitgestellten Investitionsmittel für Verkehrsinfrastrukturprojekte ist in den letzten zehn Jahren für die Finanzierung entsprechender Projekte abgeflossen (bitte nach Jahr und Höhe sowie nach Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen aufschlüsseln)?

Folgende Tabelle stellt die Höhe des Abflusses der bereitgestellten Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur in den Jahren von 2009 bis 2018 (IST-Zahlen) aufgeschlüsselt nach den Verkehrsträgern dar (in T Euro):

Jahr	Bundes- schienenwege	Bundes- fernstraßen	Bundes- wasserstraßen
2009	4.145.013	5.887.812	1.070.507
2010	4.307.774	5.221.845	935.258
2011	4.045.542	4.907.503	792.221
2012	4.206.731	5.357.765	777.356
2013	4.386.828	5.429.541	752.624
2014	3.993.974	5.478.663	785.275
2015	4.599.171	5.261.965	760.120
2016	5.203.173	5.546.047	736.326
2017	6.525.421	6.261.284	730.400
2018	6.382.968	7.711.464	771.213

3. Welcher Anteil der überjährigen, in den vergangenen zehn Jahren für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellten Investitionsmittel ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeflossen (bitte nach Höhe und für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen aufschlüsseln)?

Nachfolgende Tabelle umfasst die Ausgabereste bei den Verkehrsinvestitionen gemäß dem Regierungsentwurf 2020 zum Bundeshaushalt (In Mio. Euro):

	Schiene (einschl. NE-Bahnen)	Straße (ohne Maut)	Wasserstraße	Summe
Ausgabereste bei den Verkehrs- investitionen	856*	157	725	1.738

\* nicht berücksichtigt sind rd. 171 Mio. € übertragbare Mittel aus dem Ende 2018 ausgelaufenen ZIP, Bereich Schiene.

Die Ausgabereste für die Schiene stehen weiterhin für die Bedarfsplaninvestitionen der Schiene zur Verfügung und sollen in den nächsten Jahren sukzessive abgebaut werden.

Die Ausgabereste beim Verkehrsträger Straße sind im Wesentlichen Folge der seit dem Jahr 2018 geänderten Vorgaben für die Rechnungslegung. Demnach sind – anders als in den Vorjahren – nicht verausgabte EU-Einnahmen bei den entsprechenden Ausgabtiteln als übertragbare Mittel bzw. Ausgabereste auszuweisen. Die Ausgabereste werden in den Jahren 2019 und 2020 verausgabt.

Die Ausgabereste im Bereich der Bundeswasserstraßen werden im Laufe des Finanzplanungszeitraums bis 2023 verwendet für die Ausfinanzierung der

- Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe,
- Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel und
- Ersatzneubauten für die Gewässerschutzschiffe „Mellum“ und „Scharhörn“ im Rahmen der maritimen Notfallvorsorge.

4. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung die Gründe für Verzögerungen beim Abfluss der Investitionsmittel?

- Im Bereich der Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene tragen insbesondere die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erörterten Themen Lärmvorsorge, Trassenfindung und Ausbauvarianten zu zeitlichen Verzögerungen bei der Realisierung der Vorhaben bei. Vor allem die eingetretenen Verzögerungen bei der Baurechtserlangung wirkten sich in den letzten Jahren wiederholt auf den Mittelabfluss aus.
- Im Bereich der Bundesfernstraßen wurden die vom Bund in den vergangenen Jahren bereitgestellten Investitionsmittel ohne Verzögerungen in voller Höhe verausgabt.
- Bei den Bundeswasserstraßen kam es u.a. zu Verzögerungen bei der Schaffung des Baurechts, wobei einzelne Großprojekte teilweise über Jahre vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängig waren.

5. Welche Investitionsmittel sind für die Jahre 2020 bis 2025 jeweils vorgesehen, und wie will die Bundesregierung den fristgerechten Abfluss der Mittel zukünftig verbessern?

Gemäß der mittelfristigen Haushaltsplanung sind bis zum Jahr 2023 folgende Investitionsmittel in die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen (Soll in Mio. Euro):

	2020	2021	2022	2023
Verkehrsinvestitionslinie (Straße–Schiene [inclusive LuFV III] – Wasserstraße – KV u. a.)*	15.414,8	16.103,0	16.906,6	17.156,4

\* Für das Jahr 2020 sind die nach Kabinettsbeschluss erfolgten Anpassungen des Regierungsentwurfes zum Haushalt 2020 infolge des EUGH-Urteils vom 18. Juni 2019 zur Infrastrukturabgabe bereits berücksichtigt. Die Auswirkungen in den Folgejahren werden Gegenstand der Haushaltsaufstellung 2021 und des Finanzplans bis 2024 sein.

Für die Jahre 2024 und 2025 können noch keine Aussagen über die Höhe der Investitionsmittel getroffen werden.

- Bei den Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene sollen Verbesserungen im Mittelabfluss in den nächsten Jahren vor allem durch die Erschließung von Beschleunigungspotenzialen in den Planungs- und Baurechtserlangungsprozessen sowie Abbau von Hemmnissen im Finanzierungsprozess erreicht werden. Neben anderen Maßnahmen des Planungsbeschleunigungsgesetzes wird insbesondere die Zusammenlegung der Anhörungsbehörden beim Eisenbahn-Bundesamt ein wirksames Mittel zur Verfahrensbeschleunigung sein. Mit dem Inkrafttreten der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung am 1. Januar 2018 konnten bislang bestehende Restriktionen im Finanzierungsprozess im Sinne einer zügigen Vorhabenumsetzung bereits aufgelöst werden. Die entsprechenden Effekte werden sich in den kommenden Jahren bemerkbar machen.
- Für den Bereich der Bundesfernstraßen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.
- Bei den Bundeswasserstraßen liegt ein Schlüssel für die Steigerung des Investitionsumsatzes in der Steigerung der Planungsressourcen. Mit dem schrittweisen Aufbau ergänzender Personalkapazitäten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurde seit 2014 begonnen. Daneben werden alle Möglichkeiten ergriffen, die zur Beschleunigung der Planungs-, Vergabe- und Bauprozesse beitragen können.

6. Wie bewertet die Bundesregierung den Einfluss des im Jahr 2018 beschlossenen Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich hinsichtlich des schnelleren Abflusses von Investitionsmitteln?

Eine Bewertung ist zu diesem frühen Zeitpunkt noch nicht möglich. Eine Evaluierung erfolgt acht Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes. Die Frist von acht Jahren ergibt sich aus den langen Planungsvorläufen und aus der Tatsache, dass die Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde im Bereich des Verkehrsträgers Schiene erst zwei Jahre nach Verkündung des Gesetzes in Kraft tritt.

7. In welchem Maße sind die Baukosten im Verkehrsbereich in den letzten zehn Jahren gestiegen (bitte in Prozent angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?

Jahr	Baukostensteigerungen (Angabe in Prozent)		
	Bundes-schienenwege	Bundes-fernstraßen	Bundes-wasserstraßen
2009	Siehe nachfolgende Erläuterungen	1,9	1,8
2010		0,7	0,7
2011		2,7	2,8
2012		3,2	3,1
2013		2,1	2,3
2014		1,2	1,2
2015		0,9	0,9
2016		1,0	0,9
2017		3,8	3,8
2018		6,0	6,0

\* gem. Baupreisentwicklung für den Wasserbau in der WSV.

Für den Bereich der Neu- und Ausbauvorhaben der Schiene liegen keine Zahlen vor, da bei eingetretenen Kostenänderungen keine Differenzierung nach Baukostensteigerungen und inhaltlichen Änderungen erfolgt. Für den Bereich der Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur liegen lediglich für die gesamthaften Ersatzinvestitionen (Beschaffung inkl. Abriss und Neubau) kumulierte Informationen über den Zeitraum der LuFV II (2015 bis 2019) vor. Demnach stiegen die Preise in diesem Zeitraum um durchschnittlich 9 Prozent.

8. Inwiefern tragen steigende Baukosten zu Verzögerungen in der Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten bei?

- Bei den Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene haben steigende Baukosten bislang keine Auswirkungen auf die Planung und Genehmigung.
- Die Baukostenentwicklung hat auf den Planungs- und Genehmigungslauf von Bundesfernstraßenprojekten keinen Einfluss.
- Die Baupreisentwicklung hat keine verzögernde Wirkung auf die Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten an den Bundeswasserstraßen.

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um einen weiteren Anstieg der Baukosten zu vermeiden?

- Mit der geplanten langfristigen Verstetigung der Haushaltsmittel für die Investitionen in das Bestandsnetz sowie den Neu- und Ausbau der Bundes-schienenwege hat die Bundesregierung die Grundlage für eine Planungssicherheit der Bauindustrie geschaffen. Im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene wurde dies mit dem Aufruf an die Bauindustrie kommuniziert, den Investitionshochlauf mit einem entsprechenden Kapazitätsaufbau zu antizipieren. Wie dies vor dem Hintergrund des gegenwärtigen allgemeinen Fachkräftemangels konkret erfolgen kann, ist Gegenstand der laufenden Diskussionen im Zukunftsbündnis Schiene.
- Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz plant die Bundesregierung eine zehnjährige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III. Diese soll ein Zeichen der Nachhaltigkeit an die Bauwirtschaft dar-

stellen, um Planungs- und Baukapazitäten aufzubauen, die wiederum langfristig eine positive Auswirkung auf den Anstieg der Baukosten haben.

- Um die Baupreisentwicklung zu stabilisieren, soll durch eine Verstetigung der Investitionskosten im Bereich der Bundesfernstraßen auf weiterhin hohem Niveau eine Konsolidierung des Marktes erreicht und so ein Anreiz für die Bauwirtschaft geschaffen werden, weitere Kapazitäten aufzubauen.
- Bei den Bundeswasserstraßen liegt ein wesentlicher Schlüssel zur Vermeidung von Baukostensteigerungen in der sorgfältigen Planung und Bauvorbereitung, der Vermeidung von nachträglichen Umplanungen sowie einer realistischen Zeitplanung.



