

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,
Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25474 –**

Investitionen der Bundesregierung in die Verkehrsinfrastrukturen und Folgen der haushaltspolitischen Schwerpunktsetzungen in den letzten elf Jahren

Vorbemerkung der Fragesteller

In den vergangenen elf Jahren haben die CSU-Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer aus Sicht der Fragesteller die Investitionspolitik im Bereich des Verkehrssektors prioritär auf den Verkehrsträger Straße ausgerichtet. Die haushaltspolitischen Schwerpunktsetzungen lagen ausweislich der verabschiedeten Bundeshaushalte im Straßenneu- und Straßenausbau. Insbesondere die Schieneninfrastrukturen wurden hingegen systematisch auf Verschleiß gefahren, sodass sich allein hier ein Sanierungsrückstau von über 57 Mrd. Euro (Stand: 2020) aufgetürmt hat (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/marode-bruecken-vernachlaessigte-schienen-investitionsstau-der-bahn-waechst-um-drei-milliarden-euro/25725744.html>) Die Folgen dieser Dekade der Straße-First-Investitionspolitik haben nach Auffassung der Fragesteller die Verkehrsprobleme nicht gelöst, sondern vergrößert und alle Klimaschutzbemühungen im Verkehrssektor konterkariert (vgl. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/baustellen-der-mobilitaetswende/>).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen in den letzten Jahren kontinuierlich gesteigert und insbesondere mit der 2014 begonnenen Investitionswende einen sehr starken Investitionshochlauf eingeleitet. Der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist der größte Investitionshaushalt des Bundes. Er ist 2020 auf den Rekordwert von fast 36,8 Mrd. Euro angewachsen und steigt in diesem Jahr nochmals auf rund 41,2 Mrd. Euro mit einem Investitionsanteil von knapp 24,6 Mrd. Euro (66,9 Prozent, 2020) bzw. 27,7 Mrd. Euro (67,3 Prozent, 2021). Die Verkehrsinvestitionslinie erreichte 2020 mit rund 17,2 Mrd. Euro ebenfalls einen neuen Höchststand und steigt in diesem Jahr nochmals auf 19,6 Mrd. Euro.

Der Investitionshochlauf erstreckt sich dabei auf alle Verkehrsträger mit einem besonderen Schwerpunkt bei klimafreundlichen Verkehrsträgern wie der Schiene und dem Radverkehr. Im Jahr 2022 wird erstmals mehr Geld aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Schiene investiert als in die Straße.

Mit dem 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Bundesregierung wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030 gestellt. Von dem darin vorgesehenen Gesamtvolumen von fast 270 Mrd. Euro entfallen für 2016 bis 2030 ca. 141,6 Mrd. Euro auf den Erhalt der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße, eine deutliche Steigerung gegenüber dem letzten Bundesverkehrswegeplan von 2003, der für den Substanzerhalt Investitionen von rund 83 Mrd. Euro vorsah. Das Prinzip Erhalt vor Aus- und Neubau wurde erstmals festgeschrieben. Die Investitionsmittel konnten seit 2016 kontinuierlich angehoben werden, um der strukturellen Unterfinanzierung und insbesondere steigenden Erhaltungsbedarfen der Verkehrsinfrastruktur entgegenzuwirken und möglichst schnell eine bedarfsgerechte Infrastrukturfinanzierung zu erreichen.

Mit der in dieser Legislaturperiode geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) stehen im Zeitraum von 2020 bis 2029 Rekordmittel in Höhe von rund 86,2 Mrd. Euro zur Verfügung, das sind jährlich rund 8,62 Mrd. Euro, was einer Steigerung um 54 Prozent gegenüber der letzten Finanzierungsperiode entspricht. Im Sinne zusätzlicher Planungssicherheit für die Bahn gilt die LuFV III darüber hinaus erstmals für einen Zeitraum von zehn statt bisher fünf Jahren. Zudem gibt es deutlich mehr Mittel und zusätzliche Fördermöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, etwa zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken oder zur Finanzierung von Tank- und Ladeinfrastruktur. Zur Unterstützung des ÖPNV stellt die Bundesregierung den Ländern über die zur Abmilderung der pandemiebedingten Einnahmeausfälle im vergangenen Jahr außerplanmäßig gewährten 2,5 Mrd. Euro hinaus zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 5,25 Mrd. Euro für den Zeitraum 2020 bis 2031 zur Verfügung. In den vergangenen knapp zehn Jahren wurden die Mittel zur Verbesserung des Lärmschutzes bereits deutlich erhöht. So wurden die Lärmschutzinvestitionen bei der Schiene zwischen 2009 und 2020 von 79 Mio. Euro auf fast 146 Mio. Euro annähernd verdoppelt, die Mittel für Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Bereich Straße stiegen zwischen 2009 und 2019 um knapp 10 Mio. Euro auf rund 186,2 Mio. Euro an.

Zugleich fördert die Bundesregierung den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Mit den Ende 2019 vereinbarten zusätzlichen 900 Mio. Euro stehen zwischen 2020 und 2023 insgesamt rund 1,4 Mrd. Euro für den Radverkehr zur Verfügung.

Auch im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur hat die Bundesregierung einen Sanierungsschub angestoßen und im Rahmen des Konjunkturpakets von 2020 nochmals zusätzliche 235 Mio. Euro zur Sanierung der Wasserstraßeninfrastruktur freigegeben.

Mit der Gründung der Autobahn GmbH und des Fernstraßen-Bundesamts hat die Bundesregierung die größte Reform in der Geschichte der Autobahnen erfolgreich umgesetzt. Seit 1. Januar 2021 liegen Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen damit in einer Hand, so dass die Rekordinvestitionen von knapp 8,73 Mrd. Euro für 2021 (8,52 Mrd. 2020) im Bereich des Straßenverkehrs bestmöglich eingesetzt werden können.

Damit die Rekordinvestitionen zügig umgesetzt werden können, hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode ein ganzes Maßnahmenbündel zur Beschleunigung von Planung und Investitionen auf den Weg gebracht. Unter

anderem kann der Bundestag zentrale Infrastrukturvorhaben nunmehr per Gesetz auf den Weg bringen. Wichtige Baumaßnahmen etwa zur Elektrifizierung von Schienenstrecken bedürfen keiner Genehmigung mehr, Planungs- und Genehmigungsverfahren unter anderem bei Ersatzneubauten an Straßen und Schienen sowie bei Eisenbahnkreuzungen wurden vereinfacht, Gerichtsverfahren wurden beschleunigt und Raumordnungsverfahren verschlankt. Auf Grundlage der Empfehlungen der von der Bundesregierung eingesetzten Reformkommission „Bau von Großprojekten“ wurden ein Aktionsplan sowie ein Leitfaden Großprojekte erarbeitet. Darüber hinaus hat die Bundesregierung das sogenannte Building Information Modeling als Methode der vernetzten Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken an den Start gebracht. Alle relevanten Bauwerksdaten werden künftig digital modelliert, kombiniert und erfasst.

Schließlich hat die Bundesregierung ein umfassendes Investitionscontrolling für alle Verkehrsträger eingeführt und baut eine systematische Erfolgskontrolle auf.

1. Wie haben sich die Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Milliarden Euro sowie nach Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege entsprechend dem Bedarfsplan und nach Erhaltung entsprechend den Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen [LuFV] aufschlüsseln und bei den LuFV-Mitteln jeweils die Dividendenzahlungen der DB AG für Ersatzinvestitionen differenziert darstellen)?

Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind der Anlage 1 zu entnehmen.

2. Wie haben sich die Investitionen in den Lärmschutz an Bundesschienenwegen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Millionen Euro aufschlüsseln und nach Neubau von Lärmschutzwänden und Investitionen in andere aktive Lärmschutzmaßnahmen, in Lärmsanierung sowie Investitionen in passive Lärmschutzmaßnahmen differenzieren)?

Nachfolgend ist die Entwicklung der Investitionen in den Lärmschutz an Bestandsstrecken an Bundesschienenwegen zwischen 2009 und 2020 dargestellt. Hierbei wird zwischen aktiven und passiven Maßnahmen differenziert. Lärmschutzinvestitionen aus Lärmvorsorge (Aus- und Neubaustrecken) werden nicht abgebildet.

Jahr	Aktiv in Mio. Euro	Passiv in Mio. Euro	Gesamt in Mio. Euro
2009	71,3	7,7	79,0
2010	77,5	6,4	83,9
2011	79,8	7,8	87,6
2012	87,2	6,3	93,5
2013	90,5	5,5	96,0
2014	98,5	5,1	103,6
2015	92,5	5,0	97,5
2016	74,6	5,9	80,5
2017	104,3	6,9	111,2
2018	89,4	8,4	97,8
2019	112,2	6,3	118,5
2020	137,4	8,3	145,7

Quelle: Deutsche Bahn AG (DB AG)

3. Wie hat sich der nach Auffassung der Fragesteller bestehende Sanierungsrückstau der Schieneninfrastrukturen in den Jahren 2009 bis 2020 entwickelt (bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?
4. Welchen Umfang wird der nach Auffassung der Fragesteller bestehende Sanierungsrückstau der Schieneninfrastrukturen in den Jahren 2020 bis 2030 jeweils aufweisen (bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gutachter des Bundes hat die Entwicklung des Nachholbedarfs einzelner Gewerke untersucht. Die Ergebnisse sind auf der Seite des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht (abrufbar unter: www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_III_Bedarfsermittlung.html?nn=1525366).

Dabei ist festzustellen, dass sich die Nachholbedarfe unterschiedlich entwickelt haben. Im Nachholbedarf befinden sich viele Anlagen, die sich aufgrund einer unterdurchschnittlichen Nutzung oder guten Instandhaltung in einem technisch einwandfreien Zustand befinden und nicht ersetzt werden müssen (unkritischer Nachholbedarf).

Nach Auskunft der DB AG erfolgen Prognosen zur Entwicklung des gewerkespezifischen Rückstaus aufgrund externer Einflussfaktoren (z. B. Preisentwicklung) nur bis zum Jahr 2025.

Im Zeitraum von 2020 bis 2025 wird für die Schieneninfrastrukturanlagen der DB Netz AG ein leichter Anstieg des Nachholbedarfs erwartet, der unter den Prämissen von nur moderat steigenden Baupreisen zum Ende des Betrachtungshorizonts abflacht.

Die höchsten Rückstauanteile werden voraussichtlich auf die Gewerke Brücken und Gleise entfallen. In den Gewerken Gleise, Weichen und Kreuzungen wird eher ein rückläufiger Investitionsrückstau erwartet. Im Gewerk Brücken dürfte sich der Nachholbedarf voraussichtlich stabilisieren.

In den Gewerken Tunnel, Oberleitung sowie Leit- und Sicherungstechnik erwartet die DB Netz AG eher einen steigenden Investitionsrückstau, was sich aus den Alterskohorten der Anlagen sowie den kürzeren Lebenszyklen bei modernen Stellwerken im Vergleich zur alten mechanischen Stellwerkstechnik erklären lässt. Modernisierungsmaßnahmen wie das Überbrückungsprogramm Stellwerke oder die Digitale Schiene Deutschland werden einem Anstieg in der Leit- und Sicherungstechnik nachhaltig entgegenwirken.

Nach Auffassung der DB Netz AG kann der Nachholbedarf (aktuell bei rund 17 Prozent des Wiederbeschaffungswertes aller Anlagen) auf einen Sockelnachholbedarf (10 Prozent des Wiederbeschaffungswertes aller Anlagen) reduziert werden. Wenn dieser Ansatz auch auf die DB Netz AG und die DB Station&Service AG übertragen wird, errechnet sich nach Feststellungen des Gutachters des Bundes ein kritischer (abzubauender) Nachholbedarf im Volumen von rd. 29 Mrd. Euro. Davon entfallen rd. 27 Mrd. Euro auf die DB Netz AG und 2 Mrd. Euro auf die DB Station&Service AG. Die wesentlichen Gewerke sind Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen sowie Personenunterführungen.

Aktuell sind durchschnittlich rund 451 Mio. Euro pro Jahr für den Abbau des Nachholbedarfs im Zeitraum 2020 bis 2029 berücksichtigt. Diese Mittel sollten gezielt für den kritischen Nachholbedarf bei den Gewerken Brücken, Gleise, Weichen und Personenunterführungen eingesetzt werden. Im Rahmen der

LuFV III sollen im Durchschnitt pro Jahr für Investitionen und Instandhaltung rund 8,6 Mrd. Euro bereitgestellt werden.

Nachdem bereits mit der LuFV II der Anstieg des Nachholbedarfs abgebremst wurde, ermöglicht die LuFV III eine Trendumkehr und einen Abbau des Nachholbedarfs.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/13896 verwiesen.

5. Wie viele Brückenbauwerke, Gleise, Weichen, Kabelanlagen und sonstige Anlagen der Deutschen Bahn AG haben derzeit (Stand November 2020) ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht (bitte differenziert darstellen und jeweils die absoluten und relativen Werte in Bezug auf die Gesamtanzahlen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG zeigt die nachfolgende Tabelle eine Übersicht der Anlagenmengen zu den Gewerken Brücken, Gleise sowie Weichen und Kreuzungen, die nach Erreichung der durchschnittlichen technischen Nutzungsdauer im Bestand sind. Die durchschnittliche technische Nutzungsdauer dient zur theoretischen Ermittlung eines optimalen Ersatzzeitpunktes, der sowohl technische als auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt. Insofern sagt die Rückstauquote nichts über die Qualität der dort erfassten Anlagen aus.

Gewerk	Einheit	Rückstauquote	Gesamtmenge	Rückstauquote
Brücken	Anzahl	5.367	25.707	20,88 %
Gleise	km	17.305	60.804	28,46 %
Weichen und Kreuzungen	Anzahl	19.826	65.639	30,20 %

Quelle: DB AG

Der Ersatzzeitpunkt kann in Abhängigkeit des individuellen Anlagenzustandes auch nach Erreichung der durchschnittlichen technischen Nutzungsdauer liegen. Für die Gewerke Kabelanlagen und sonstige Anlagen kann auf Basis der vorhandenen Daten zum Inbetriebnahmedatum keine Mengenauswertung unter Berücksichtigung der durchschnittlichen technischen Nutzungsdauer durchgeführt werden.

6. Wie haben sich die Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Milliarden Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?
7. Wie haben sich die Investitionen des Bundes in den Erhalt von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Milliarden Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Investitionen haben sich wie nachstehend aufgeführt entwickelt:

Ist-Ausgaben [Mio. Euro]	Bedarfsplan Bundesautobahnen	Bedarfsplan Bundesstraßen	Erhaltung Bundesautobahnen	Erhaltung Bundesstraßen
2019	1.362	1.036	3.175	1.293
2020 *	1.328	1.081	3.351	1.202

* Ausgaben für 2020 zum Stand 23. Dezember 2020

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2 auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

8. Wie haben sich die Investitionen in den Lärmschutz an Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Millionen Euro aufschlüsseln und Investitionen nach Lärmvorsorge und Lärmsanierung differenzieren)?

Die Bundesregierung hat in den Jahren zwischen 2009 und 2019 die in der folgenden Tabelle abgebildeten Mittel für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes investiert. Für 2020 liegen der Bundesregierung noch keine Zahlen vor.

Jahr	Jährliche Ausgaben in Mio. Euro *		
	Lärmvorsorge	Lärmsanierung	Gesamt
2009	133,0	43,2	176,2
2010	122,6	40,7	163,3
2011	151,2	35,0	186,3
2012	187,2	35,9	223,1
2013	72,5	44,1	116,6
2014	76,4	41,1	117,5
2015	81,9	53,5	135,4
2016	83,3	43,2	126,6
2017	94,8	56,4	151,1
2018	142,4	34,1	176,5
2019	156,0	30,1	186,2

* Bruttokosten gemäß Angaben der Länder

9. Wie haben sich die Investitionen des Bundes in die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und in Milliarden Euro sowie nach Neu- und Ausbau und Erhaltung darstellen)?

Die Investitionen haben sich wie nachstehend aufgeführt entwickelt:

in Jahr	Kapitel 1203		anteilige Investitionen aus der „Maut“ [Mrd. Euro]	Baukostenzuschüsse der EU [Mrd. Euro]	Sonderprogramme [Mrd. Euro]
	Erhaltung [Mrd. Euro]	Ersatz-, Aus- und Neubau [Mrd. Euro]			
2019	0,298	0,608	---	0,024	---
*2020	0,308	0,694	---	0,034	---

*Stand 31. Dezember 2020

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

10. Wie haben sich die jährlichen Investitionen des Bundes in die Radverkehrsinfrastruktur zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte Investitionen in Radwege an Bundesstraßen, in Radschnellwege und in andere Radverkehrsinfrastrukturen differenziert pro Jahr in Milliarden Euro darstellen)?
26. Wie viele Kilometer Radwege an Bundesstraßen und Radschnellwege wurden zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut (bitte jahresscheibengenau und nach Radwegen an Bundesstraßen und Radschnellwegen differenziert darstellen)?

Die Fragen 10 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2019 betragen die Investitionen in Radwege an Bundesstraßen 85 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

Die fertiggestellten Kilometer sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
fertiggestellte Radwege an Bundesstraßen (km)	307	276	238	217	271	225	236	131	153	150	159

Die Daten für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

Zur Unterstützung der Länder und Gemeinden bei der Planung und dem Bau von Radschnellwegen (RSW) stellt der Bund seit 2017 pro Jahr Finanzhilfen in Höhe von 25 Mio. Euro bereit, die auch überjährig zur Verfügung stehen. Für die Jahre 2021 bis 2023 wurde eine Verdoppelung der Finanzhilfen auf jährlich 50 Mio. Euro beschlossen (Klimapaket).

Die in den Jahren 2019 und 2020 von den Ländern angeforderten Haushaltsmittel sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Bundesland	Maßnahme	geplante Länge in km	bewilligte Förderhöhe in Mio. Euro	Mittelabfluss 2019	Mittelabfluss 2020	Förderung beantragt für
BW	Heidelberg-Mannheim	20,0	0,77	0,45	0,32	Planung
NI	Achim (Grenze Bremen)	11,5	0,90			Planung
BE	Königs-Kronprinzessinnenweg	11,0	4,44		0,05	Planung und Bau
BW	Heilbronn-Bad Wimpfen	18,0	1,32		0,10	Planung
BW	Schorndorf-Fellbach	22,0	1,53		0,03	Planung
NW	Aachen-Herzogenrath	13,7	0,36			Planung
BW	Freiburg-Waldkirch	20,6	1,08		0,07	Planung
NW	Ruhr	2,1	4,38		1,01	Planung und Bau
BW	Wiesental Lörrach	17,6	1,11		0,02	Planung
BW	Ludwigsburg-Waiblingen	14,8	1,56		0,005	Planung
BW	Esslingen-Plochingen-Reichenbach	20,0	1,11		0,09	Planung
HE	Darmstadt-Frankfurt	2,4	2,94			Bau
NI	Braunschweig-Wolfenbüttel/Salzgitter	18,1	12,88			Planung und Bau
BW	Friedrichshafen-Baindt	29,0	2,94			Planung

Bundesland	Maßnahme	geplante Länge in km	bewilligte Förderhöhe in Mio. Euro	Mittelabfluss 2019	Mittelabfluss 2020	Förderung beantragt für
BW	Karlsruhe-Ettlingen	5,0	0,30		0,04	Planung
BW	Böblingen RSW-Brücke	0,3	0,26			Planung
BW	Karlsruhe-Rastatt	21,5	0,73			Planung
BW	Tübingen-Rottenburg	12,1	2,31		0,02	Planung
BY	München-Garching	23,3	2,29			Planung
Summe:		283,0	43,21	0,45	1,76	

Für die Jahre 2017 und 2018 wurden keine Mittel für Planung und Bau von RSW beantragt und abgerufen.

Der z. Zt. geringe Mittelabruf und die hiermit verbundenen hohen Ausgabereise der Finanzhilfen für die Planung und den Bau von RSW sind auf die Planungs- und Genehmigungsverfahren zur Baurechtschaffung zurückzuführen. Zudem werden in den ersten Jahren eines RSW-Projektes lediglich die relativ geringen Fördermittel für die Planung abgerufen. In den nächsten Jahren wird der Mittelabruf im Zuge der Projektfortschritte deutlich ansteigen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert seit 2016 den „Radweg Deutsche Einheit“. Mit den Mitteln zur Umsetzung des Projektes werden Radstätten entlang des Radweges gefördert. Die Beiträge in den jeweiligen Haushaltsjahren sind in der Tabelle dargestellt:

Haushaltsjahr	Ausgaben in Euro
2016	691.754
2017	1.331.792
2018	1.495.500
2019	898.936
2020	813.071

Mit der Förderrichtlinie für innovative Projekte des Radverkehrs fördert das BMVI bis 2023 mit 127 Mio. Euro investive Vorhaben, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten oder die nachhaltige Mobilität durch den Radverkehr sichern. Im Haushaltsjahr 2020 wurden erstmals Projekte bewilligt und Ausgaben in Höhe von 3.572.121,97 Euro geleistet.

Darüber hinaus gewährt das BMVI über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ künftig Finanzhilfen für den Neu-, Um- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (657 Mio. Euro bis 2023). Über das Förderprogramm für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ sollen 45 Mio. Euro bis 2023 investiert werden.

11. Welche Baukostensteigerungen hat die DB Netz AG bei den Gewerken Oberbau/Schienenbau/Bahnkörper, Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitungen, Lärmschutz und Brückenbau und bei sonstigen Anlagen im Zeitraum 2009 bis 2020 festgestellt, und wie hat sich der Durchschnittspreis pro Quadratmeter Brückenfläche im Zeitraum 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

Nach Auskunft der DB AG lagen die Baukostensteigerungen in den Jahren 2015 und 2016 durchschnittlich bei 2 Prozent jährlich. Für die Jahre 2017 bis 2019 können die Baukostensteigerungen je Gewerk der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Gewerk	2017	2018	2019
Oberbau	1,6 %	1,4 %	1,4 %
Leit- und Sicherungstechnik	1,6 %	1,4 %	1,4 %
Bahnübergänge	1,6 %	1,4 %	1,4 %
Oberleitung	12,0 %	8,0 %	5,0 %
Durchlässe	12,0 %	8,0 %	5,0 %
Stützbauwerke	12,0 %	8,0 %	5,0 %
Lärmschutzbauwerke	12,0 %	8,0 %	5,0 %
Sonstige Anlagen	1,6 %	1,4 %	1,4 %

Quelle: DB Netz AG

Eine Aussage für das Jahr 2020 kann erst nach Abschluss des Geschäftsjahres getätigt werden. Der Trend von steigenden Baukosten wird sich jedoch nach gegenwärtiger Einschätzung auch im Jahr 2020 fortsetzen.

Nach Auskunft der DB AG belief sich die Kostenentwicklung in Bezug auf Vergaben im Jahr 2019 auf 155,0 Prozent gegenüber dem Jahr 2015.

Ergänzend wird für das Gewerk Brücken auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11767 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 19/10303 verwiesen.

12. Welche Baukostensteigerungen hat die Bundesregierung bei Neubau, Ersatzneubau, Instandhaltung bzw. Sanierung von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und entsprechenden Brückenbauwerken in den Jahren 2009 bis 2020 festgestellt, und wie hat sich der Durchschnittspreis pro Quadratmeter Brückenfläche im Zeitraum von 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

Der Baupreisindex hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 wie folgt entwickelt (Basis: 2015 = 100,0):

Jahr	Straßenbau	Brückenbau
2009	89,3	91,6
2010	89,8	92,3
2011	92,1	95,0
2012	95,5	97,0
2013	97,8	98,2
2014	99,1	99,3
2015	100,0	100,0
2016	100,9	101,1
2017	104,7	105,2
2018	111,1	111,3
2019	117,9	116,7
2020	120,5	119,5

Die Baukostensteigerungen werden vom statistischen Bundesamt getrennt für den Straßen- und den Brückenbau erfasst. Eine Aufgliederung auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie auf Neubau, Ersatzneubau, Instandhaltung/Sanierung wird dabei nicht vorgenommen.

Angaben zu den Durchschnittspreisen pro Quadratmeter Brückenfläche werden statistisch nicht erfasst, da diese aufgrund der Heterogenität der zugrunde liegenden Baumaßnahmen (Großbrücken, kleine Überführungsbauwerke, Sonderkonstruktionen, Stahl-/Betonbrücken, Gründungsunterschiede etc.) keine Aussagekraft haben.

13. Welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße befinden sich derzeit im Bau, inwiefern haben sich bei diesen Vorhaben gegenüber den ursprünglichen Planungen die Baukosten erhöht (bitte absolute Summen in Millionen Euro und Prozentwerten der Kostensteigerung gegenüber den ursprünglichen Kosten beziffern und jeweils die ursprünglichen Preisstände darstellen), und wie sind jeweils die Kostenfortschreibungen, Abfinanzierungen und Verkehrsfreigaben geplant (bitte nach Autobahnen und Bundesstraßen differenziert darstellen)?

Auf die jährlichen Haushaltsgesetze unter www.bundeshaushalt.de wird verwiesen. Darin werden in der Anlage zum Einzelplan 12 „Verkehrsweegeinvestitionen des Bundes“ die Bedarfsplanprojekte der Bundesfernstraßen einzeln aufgelistet und u. a. mit dem Jahr der Aufnahme in den Einzelplan, den ursprünglichen und aktuellen Gesamtausgaben sowie den Ausgabeansätzen dargestellt.

14. Welche Kostensteigerungen aller Projekte des Bedarfsplans Straße ergaben sich zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum?

Gemäß dem Beschluss des Haushaltsausschusses vom 16. Oktober 2014 unterrichtet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Berichterstatter seit 2016 regelmäßig über die in der Anlage VWIB ausgewiesenen Maßnahmen, bei denen unterjährige Kostensteigerungen von mehr als 20 Prozent gegenüber dem vom Parlament verabschiedeten Haushaltsansatz festgestellt werden.

15. Welche Flächen wurden durch Projekte des Bedarfsplans Straße in den Jahren 2009 bis 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum versiegelt (bitte die Gesamtfläche für jedes Jahr und insgesamt ausweisen und die Flächeninanspruchnahmen zudem den jeweiligen Einzelprojekten zurechnen)?

Die Bundesregierung verfolgt im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt das Ziel, das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in Deutschland bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Erhaltung und Ersatz werden daher ein Vorrang gegenüber Neubau und Erweiterung von Bundesfernstraßen und Bauwerken eingeräumt.

Kompensationsflächen werden bei der Flächeninanspruchnahme nicht mitgerechnet, da sie dem Ausgleich dienen. Zudem werden sie nicht als Verkehrsfläche geführt.

16. Wie haben sich die Investitionen aus den verfügbaren Mitteln der Lkw-Maut in die deutschen Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße) zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und nach Straße, Schiene, Wasserstraße in Milliarden Euro differenziert aufschlüsseln)?

Die Investitionen haben sich wie nachstehend aufgeführt entwickelt:

Ist-Ausgaben in Mrd. Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bundesfernstraßeninvestitionen aus der LKW-Maut	2,100	2,041	3,221	3,356	3,228	3,341	3,239	3,503	3,169	3,802	6,557	k.A.

Ist-Ausgaben in Mrd. Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bundeswasserstraßen- investitionen aus der Lkw-Maut	0,444	0,379	Mautmittel wurden nur noch für die Bundesfernstraßen verwendet									
Bundes schien- investitionen aus der Lkw-Maut	1,104	1,032										

17. Wie haben sich die Lkw-Maut-Einnahmen auf allen mautpflichtigen Bundesautobahnen und Bundesstraßen zwischen 2009 und 2020 im Vergleich entwickelt (bitte jahresscheibengenau und für das Jahr 2020 zudem monats-scheibengenau angeben und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenzieren)?
18. Wie haben sich die von Lkws zurückgelegten Strecken bzw. die Fahrleistung von mautpflichtigen Fahrzeugen auf bemauteeten Bundesfernstraßen in Deutschland zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenzieren)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 2 (Stand: 21. Dezember 2020) verwiesen.

19. In welchem Gesamtvolumen wurden im Bundeshaushalt zwischen 2009 und 2020 Sonderprogramme für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur veranschlagt und Mittel aus Sondervermögen genutzt?
20. Zu jeweils welchem Anteil am Gesamtvolumen der von 2009 bis 2020 im Bundeshaushalt veranschlagten Sonderprogramme und/oder genutzten Sondervermögen wurden jeweils zusätzliche Mittel für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße sowie für Maßnahmen im Bereich Radverkehr bereitgestellt?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

21. Wie viele Neubeginne von Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekten wurden zwischen 2009 und 2020 mit welchen Mitteln aus welchen Sonderprogrammen angeschoben bzw. initiiert (bitte das jeweilige Gesamt-Finanzvolumen je Verkehrsträger sowie die Anzahl nach Bundesländern angeben)?

Es gab insgesamt 107 Bedarfsplanmaßnahmen für Bundesfernstraßen, die mit Sonderprogrammen neu beginnen konnten. Die Anzahl der neuen Vorhaben bei Erhaltung, Radwegen an Bundesstraßen, Rastanlagenerweiterungen sowie Um- und Ausbavorhaben wurde nicht gesondert erfasst. Das Gesamtfinanzvolumen für die Sonderprogramme in den Jahren 2009 – 2020 (Konjunkturpaket KP I, Konjunkturpaket KP II, Investitionsbeschleunigungs-programm IBP I, Investitionsbeschleunigungsprogramm IBP II, Hochwasser) betrug bei den Bundesfernstraßen 3,019 Mrd. Euro.

Die neuen Bedarfsplanmaßnahmen verteilen sich wie folgt auf die Länder:

Land	Anzahl Neubeginne
BW	12
BY	21
BE	1
BB	4
HB	0
HH	1
HE	11
MV	4
NI	13
NW	11
RP	7
SL	1
SN	11
ST	5
SH	2
TH	3

Folgende Sonderprogramme für Infrastrukturmaßnahmen wurden 2009 bis 2020 für Bundesschienenwege durchgeführt und mit Bundesmitteln finanziert:

Bezeichnung	von	bis	Verausgabte Bundesmittel (Mio. Euro; gerundet)	Neubeginne*
Konjunkturprogramm I (Bedarfsplan (BP), Personenbahnhöfe (Pbf)) sowie Konjunkturprogramm (KP) II (Bedarfsplan, Lärmsanierung, Personenbahnhöfe, ESTW, Regionalnetze, Bahnstromversorgung)	2009	2011	1.363,0	BP, KP I & II : 27 Maßnahmen Pbf: KP I & II: (6 Arbeitspakete) ca.2.500 Maßnahmen Lärmsanierung: 44 Maßnahmen Bahnstrom KP I & II: Qualitative Maßnahmen rd 240 Bahnhöfen Regionalnetz: 74 Maßnahmen ETCS: Korridor A: Verstärkung für den Ausbau einzelner Stellwerke
Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) I	2009	2013	231,0	53
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP 1)	2012	2013	98,2	174 Projekte an 245 Bahnhöfen
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP 2)	2013	2014	27,6	22
Zukunftsinvestitionsprogramm – Bedarfsplan	2016	2018	292,6	Keine Neubeginne, aber Verstärkung einzelner Maßnahmen
Zukunftsinvestitionsprogramm – Bestandsnetz	2016	2018	137,5	Keine Neubeginne, aber Verstärkung einzelner Maßnahmen

Bezeichnung	von	bis	Verausgabte Bundesmittel (Mio. Euro; gerundet)	Neubeginne*
Zukunftsinvestitionsprogramm – Lärmschutz und Sonstiges (u. a. Planungsvorrat; ERTMS; SHHV II; Lärmsanierung Mittelrheintal und Brennergordzulauf).**)	2016	2018	194,0	***
Fortführung begonnene Zukunftsinvestitionsprogrammmaßnahmen (u. a. Barrierefreiheit kleinere Stationen bis 1.000 EinsteigerInnen; Lärmsanierung)	2019	2020	36,0	***

*) Neubeginne werden wie folgt definiert: KP I und II Bedarfsplanvorhaben: es wurden geplante Maßnahmen verstärkt oder vorgezogen/ KP I: Personenbahnhöfen wurden sechs Arbeitspakete definiert, die ca. 1.306 Verbesserungsmaßnahmen in Bahnhöfen enthalten/ KP II: Personenbahnhöfen wurden sechs Arbeitspakete definiert, die ca. 1.200 Verbesserungsmaßnahmen in Bahnhöfen enthalten/ KP II Lärmsanierung: 44 innovative Maßnahmen/ KP I Bahnstromversorgung: 186 Maßnahmen qualitative Verbesserungen in einzelnen Bahnhöfen/ KP II Bahnstromversorgung: 54 Maßnahmen qualitative Verbesserungen in einzelnen Bahnhöfen/Qualitätsprogramm im Regionalnetz: Maßnahmen/ KP II ETCS. Korridor A: Verstärkung.

**) Im Rahmen des Lärmschutzanteils des ZIP wurden über 35 Millionen Euro Bundesmittel und über 10 Millionen Euro Landesmittel verausgabt.

***) kann nicht genannt werden, da neben Infrastrukturmaßnahmen weitere Maßnahmen finanziert wurden (u. a. BIM; Digitale Kapazitätssteigerung; E-Ticketing; Innovativer Güterwagen; Kuppelung; Energie & Lärmmessung; Eisenbahnforschung). U.a. 5 Maßnahmen SHHV II.1; 10 Maßnahmen SHHV II.2 und 39 Maßnahmen ZIP- Lärmschutz.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

22. Wie viele Kilometer Bundesfernstraßen wurden zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut?

Die Bauleistung des Jahres 2019 betreffend Bundesautobahnen beträgt 157,3 km und betreffend Bundesstraßen 98,2 km. Die Daten für das Jahr 2020 liegen derzeit noch nicht vor.

Im Übrigen wird auf den jeweiligen Verkehrsinvestitionsbericht des BMVI verwiesen.

23. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege wurden zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum neu gebaut (bitte die Inbetriebnahmen von Neubau-Streckengleisen in Kilometer jahresscheibengenau angeben und nach Bundesländern differenzieren)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

24. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege wurden zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum stillgelegt, bzw. auf wie vielen Strecken hat die DB AG den Betrieb der Infrastruktur eingestellt (bitte nach Bundesländern differenzieren)?

Wie viele Kilometer Gleise wurden darüber hinaus in diesem Zeitraum technisch zurückgebaut?

Angaben zu den Stilllegungen können der Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unter folgender Adresse entnommen werden:

www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html.

Mit der Stilllegung einer Strecke geht die Einstellung des Betriebs einher, nicht jedoch der Rückbau der Gleisanlagen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

25. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege wurden zwischen 2009 und 2020 jährlich und insgesamt in diesem Zeitraum elektrifiziert (bitte jahresscheibengenau und nach Bundesländern differenziert angeben)?

Nach Auskunft der DB AG stellen sich die Streckenlängen der in den jeweiligen Jahren durch die DB Netz AG in Betrieb genommenen Elektrifizierungsmaßnahmen wie folgt dar:

	Strecken-km Elektrifizierung	Strecken-km nach Land					
		BB	BW	BY	NW	RP	SN
2009	64,3		64,3				
2010	83,4		19,1	20,2		26,3	17,8
2011	22,6	5,3	12,5	1,3		3,5	
2012	0,0						
2013	73,8			13,1			60,7
2014	36,0			29,9		6,1	
2015	0,0						
2016	0,0						
2017	0,0						
2018	55,7				1,3		54,4
2019	51,3		51,3				

Quelle: DB AG

In den übrigen Ländern erfolgte keine Elektrifizierung von Strecken des Bundesschienenwegenetzes.

27. Wie hat sich die Länge des Schienennetzes zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte in Kilometern und jahresscheibengenau angeben)?

Es wird auf die jeweiligen Infrastrukturzustandsberichte der DB AG verwiesen (abrufbar unter: www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

Für das Berichtsjahr 2020 können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Infrastrukturdaten zur Verfügung gestellt werden.

28. Wie hat sich die Länge des Bundesfernstraßennetzes zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte in Kilometern und jahresscheibengenau angeben und nach Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen differenzieren)?

Die Länge des Bundesfernstraßennetzes beträgt im Jahr 2019 bei Bundesautobahnen 13.141 km und bei Bundesstraßen 37.879 km. Die Daten für das Jahr 2020 liegen derzeit noch nicht vor.

Im Übrigen wird auf den jeweiligen Verkehrsinvestitionsbericht des BMVI verwiesen.

29. Wie viele Baufreigaben für Ortsumfahrungen wurden zwischen 2009 und 2020 erteilt (bitte pro Jahr und nach Bundesländern aufschlüsseln sowie das gesamte Investitionsvolumen angeben)?

Statistiken zu Baufreigaben liegen der Bundesregierung erst ab dem Jahr 2014 vor. Die darin enthaltenen Baufreigaben von Bundesstraßenprojekten sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Land	Straße	Maßnahme	Kosten Bund bei Freigabe in Mio. Euro
2014			
BW	B 29	OU Mögglingen	67
BW	B 31	Immenstaad – Friedrichshafen/ Waggershausen	97
BW	B 464	südlich Holzgerlingen – nördlich Holzgerlingen	12
BY	B 2	OU Oberau	165
BY	B 2	OU Dettenheim	10
BY	B 15n	Essenbach – Ergoldsbach	115
BY	B 85	OU Neubäu, nur Vorarbeiten	1
BY	B 300	AS Dasing (A 8) – Aichach	18
BB	B 101	OU Thyrow	27
NI	B 3	OU Hemmingen	50
NI	B 213/40 3	nö Nordhorn mit Querspange	30
NW	B 51	OU Münster (Lütkenbecker Weg – L 843)	42
RP	B 271	OU Kirchheim	20
SN	B 169	OU Göltzschtal (ohne Abschnitt 1. und 5.)	29
ST	B 6n	Köthen – A 9, nur Vorarbeiten	6
TH	B 62	Bad Salzungen (4. BA, OU Leimbach)	16
TH	B 90n	A 71 (Stadttilm) – Nahwinden (B 87)	27
2015			
BW	B 10	Süßen/O – Gingen/O	15
BW	B 14	Nellmersbach – Backnang (BA 1.1)	10
BW	B 14	Nellmersbach – Backnang (BA 1.2)	29
BW	B 14/19	Schwäbisch Hall (Weilertunnel)	34
BW	B 27	Donaueschingen – Hüfingen	25
BW	B 27	OU Behla	7
BW	B 28	Rottenburg – Tübingen	27

Land	Straße	Maßnahme	Kosten Bund bei Freigabe in Mio. Euro
BW	B 29	Essingen – Aalen	35
BW	B 31	Überlingen/West – Überlingen/Ost	32
BW	B 33	Konstanz – Allensbach/W, BA: A,B und E	61
BW	B 34	OU Wyhlen	17
BW	B 294	OU Winden	68
BW	B 311	Erbach – Dellmensingen	31
BW	B 313	OU Grafenberg	8
BW	B 463	Westtangente Pforzheim (Abschnitt 1.02)	20
BY	B 15	Westtangente Rosenheim (Abschnitt 2. – 4.)	85
BY	B 25	OU Greiselbach	6
BY	B 85	OU Neubäu	17
BY	B 173	OU Zeyern	13
BY	B 289	OU Untersteinach	36
BY	B 301	Nordostumfahrung Freising	26
HE	B 7	OU Calden	20
HE	B 38	OU Mörlenbach (CEF-Maßnahmen)	1
HE	B 44	OU Gernsheim/Klein-Rohrheim	9
HE	B 49	AS Tiefenbach – AS Leun, 9. BA	12
HE	B 252	OU Münchhausen, Wetter, Lahntal	69
HE	B 252	OU Vöhl/Dorfitter	16
HE	B 457	OU Büdingen/Büches	14
MV	B 96/104	OU Neubrandenburg (Abschnitt 1. Los 1.)	33
MV	B 96n	AS Samtens-Ost – AS Bergen	48
MV	B 198	OU Mirow (Gesamtmaßnahme)	16
NI	B 1	OU Coppenbrügge und OU Marienau	28
NI	B 61	OU Barenburg	8
NI	B 64	OU Negenborn	15
NI	B 210	Verlegung südlich Emden	24
NI	B 211	Mittelort – Brake	26
NI	B 240	OU Eschershausen, 1.BA	20
NI	B 241	Bollensen – Volpriehausen	32
NI	B 243	LGr NI/TH – Bad Sachsa (Anteil NI)	20
NW	B 56	OU Vettweiß/Soller	10
NW	B 58	OU Beckum	23
NW	B 66	OU Barntrup	30
NW	B 66	BI/Hillegossen – Leopoldshöhe/ Asemissen	19
NW	B 221	OU Wassenberg	30
NW	B 265	OU Hürth/Hermülheim	30
NW	B 265	OU Hürth/Hermülheim – Köln/Militär- ring	12
NW	B 481	OU Münster	49
NW	B 611	Vlotho/Exter – Löhne/Wittel (A 2-L 860)	23
RP	B 38	OU Impflingen	17
RP	B 41	OU Hochstetten-Dhaun	20
RP	B 47	Südumgehung Worms	30
RP	B 47	A 61 – Worms, 2. FB	3

Land	Straße	Maßnahme	Kosten Bund bei Freigabe in Mio. Euro
RP	B 327	OU Gödenroth	13
RP	B 427	OU Bad Bergzabern	62
SN	B 96	OU Hoyerswerda	14
ST	B 2/100	OU Eutzsch	12
ST	B 6n	Köthen – BAB A9	44
ST	B 79	OU Halberstadt-Harsleben	33
ST	B 91	OU Theißen	26
TH	B 88	OU Rothenstein	25
TH	B 88	OU Zeutsch	9
TH	B 243	OU Mackenrode (Anteil TH)	8
			2016
BW	B 14	Backnang/West – Nellmersbach (2. BA)	105
BW	B 33	Konstanz -Allensbach/W, BA C und D	105
BW	B 34	OU Oberlauchringen	15
BW	B 463	Westtangente Pforzheim (Abschnitt 1.03 Arlingertunnel)	56
BY	B 2	OU Wernsbach	31
BY	B 16	Marktobersdorf – Bertoldshofen (B 472)	32
BY	B 85	AS Amberg-Ost (A 6) – Pittersberg	9
BY	B 85	Ausbau östlich Altenkreith – westlich Wetterfeld	28
BY	B 299	OU Mühlhausen	24
BY	B 303	OU Schirnding (Abschnitt 1. der 2. Fahrbahn)	11
BY	B 304	OU Altenmarkt (Abschnitt 1. mit Aubergtunnel)	26
HE/NW	B 83	Bad Karlshafen (HE) – Beverungen-Herstelle	24
MV	B 191	N-OU Plau	11
NW	B 59	OU Sinsteden	9
RP	B 10	Godramstein – Landau	39
RP	B 48	OU Imsweiler	28
RP	B 417	Verlegung in Diez	17
SN	B 172	OU Pirna, 3. BA	97
ST	B 71n	A 14 – Haldensleben (1.BA OU Wedringen)	38
ST	B 188	OU Oebisfelde (Abschnitt 2.)	26
TH	B 19	OU Witzelroda	5
TH	B 7	OU Tüttleben	9

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/25618 verwiesen.

30. Wie hoch waren jährlich die Energiesteuermindereinnahmen aufgrund des niedrigeren Steuersatzes von Dieselmotoren gegenüber Benzin zwischen 2009 und 2020 und insgesamt für diesen Zeitraum (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/10909(neu); bitte für den gesamten Zeitraum in Summe sowie jahresscheibengenau angeben)?

Für den Zeitraum 2009 bis 2015 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10909 (neu), und

für den Zeitraum 2016 bis 2017 auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 2 des Abgeordneten Stephan Kühn (Plenarprotokoll 19/85, S. 10025 und 10026) verwiesen.

Im Jahr 2018 lagen die rechnerischen Energiesteuer-Mehreinnahmen bei ca. 8,2 Mrd. Euro (basierend auf der versteuerten Menge Dieselmotorkraftstoff), im Jahr 2019 bei ca. 8 Mrd. Euro.

Insgesamt ergeben sich daraus rechnerische Mindereinnahmen für die Jahre 2009 bis 2019 in Höhe von rund 84,5 Mrd. Euro. Die Zahlen für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

Verhaltenseffekte hinsichtlich der Auswirkungen von höheren Betriebskosten, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugwahl und Fahrleistung, sind nicht berücksichtigt.

31. Wie hoch waren jährlich die Steuermindereinnahmen infolge der Energiesteuerbefreiung für Kerosin (Luftfahrtbetriebsstoffe) für Flüge im inner-deutschen Flugverkehr zwischen 2009 und 2020 und insgesamt für diesen Zeitraum?

Derzeit ist die kommerzielle Luftfahrt aufgrund von unionsrechtlichen und internationalen Vorgaben, insbesondere der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG) sowie einer Vielzahl von internationalen Luftverkehrsabkommen grundsätzlich von der Energiesteuer befreit. Konkrete Zahlen, wie hoch die tatsächlich ausschließlich für den innerdeutschen Flugverkehr verwendeten Mengen an Luftfahrtbetriebsstoffen sind, liegen der Bundesregierung nicht vor.

32. Wie viele CO₂-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2020 durch den Verkehrssektor emittiert (bitte jahresscheibengenau darstellen), und wie haben sich die Gesamtmenge und der Anteil der Verkehrsemissionen an den Gesamtemissionen in Deutschland von 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehr *)	CO ₂ -Äquivalente in 1000 t	153.473	154.376	156.514	155.084	159.446	160.439	163.056	166.411	169.181	163.620
Anteil Verkehr an Gesamtemissionen in %		16,9	16,4	17,0	16,8	16,9	17,8	18,0	18,3	18,9	19,1

*) Zuschnitt und Zusammensetzung gemäß IPCC-Guidelines siehe Erläuterungen (Anlage 4)

Die Angaben basieren auf den Daten der Berichtsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im ersten Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

33. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Straßenverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Straßenverkehr	CO ₂ -Äquivalente in 1000 t	146.958	148.107	150.110	148.858	153.160	154.354	157.019	160.233	163.358	157.707
Anteil Straßenverkehr an Verkehrsemissionen in %		95,8	95,9	95,9	96,0	96,1	96,2	96,3	96,3	96,6	96,4

Die Angaben basieren auf den Daten der Berichtsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im ersten Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

34. Wie viele CO₂-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2020 durch den Straßengüterverkehr emittiert (bitte jahresscheibengenau darstellen)?
35. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Straßengüterverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Straßengüterverkehr	CO ₂ -Äquivalente in 1000 t	36.053	39.420	39.604	41.545	42.718	40.977	43.771	44.368	44.771	43.598
Anteil Straßengüterverkehr an Verkehrsemissionen in %		23,5	25,5	25,3	26,8	26,8	25,5	26,8	26,7	26,5	26,6

Die Angaben basieren auf den Daten der Berichtsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im ersten Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

36. Wie viele CO₂-Äquivalente (in Millionen Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2020 durch den Luftverkehr emittiert (bitte nach Jahren, Passagierflugverkehr und Frachtflugverkehr jeweils für Inlandsflüge und den von Deutschland ausgehenden internationalen Luftverkehr unter Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Effekte durch Fliegen in großer Höhe differenziert darstellen)?

Den in den Emissionsinventaren berichteten Emissionen liegen grundsätzlich die in Deutschland abgesetzten Kraft- und Treibstoffmengen zugrunde. Dies entspricht den Regularien der internationalen THG-Berichterstattung. Für die Berichterstattung werden Nicht-CO₂-Emissionen in so genannte CO₂-Äquivalente umgerechnet. Dazu werden die tatsächlich emittierten Mengen des jeweiligen Treibhausgases mit einem spezifischen Faktor, dem so genannten Global Warming Potential (GWP), multipliziert. Die Gesamt-Treibhausgas-Emissionen stellen damit eine Summe aus eigentlichen CO₂-Emissionen und der in CO₂-Äquivalente umgerechneten Emissionen der anderen Treibhausgase dar. Die in

der Anfrage erbetene Berücksichtigung von Nicht-CO₂-Effekten im Luftverkehr ist nicht erfolgt, da die Einbeziehung von Nicht-CO₂-Effekten momentan noch nicht den Regularien der Berichterstattung entspricht.

Die Daten für die Jahre 2019 und 2020 liegen noch nicht vor. Die Jahre 2009 bis 2018 werden aufgeführt.

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
innerdeutscher Luftverkehr (Personenverkehr)	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	2.187	2.185	2.203	2.096	1.892	1.967	1.991	1.987	1.919	1.928
innerdeutscher Luftverkehr (Güterverkehr)	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	75	67	75	73	68	74	73	79	82	87
nachrichtlich **)											
internationaler, von D abgehender Luftverkehr (Personenverkehr)	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	18.152	17.277	16.213	17.899	18.384	17.808	17.932	19.454	21.461	22.192
internationaler, von D abgehender Luftverkehr (Güterverkehr)	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	6.792	7.271	7.156	7.382	7.405	6.952	6.795	7.286	8.014	8.161

*) ohne Nicht-CO₂-Effekte

***) nicht Bestandteil der Emissionsberichtspflichten, siehe Erläuterungen (Anlage 4)

37. Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Luftverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen und die Anteile des innerdeutschen Luftverkehrs und des gesamten von Deutschland ausgehenden Luftverkehrs gesondert angeben, jeweils unter Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Effekte durch Fliegen in großer Höhe)?

Die Daten für die Jahre 2019 und 2020 liegen noch nicht vor.

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
innerdeutscher Luftverkehr	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	2.262	2.252	2.277	2.169	1.960	2.041	2.064	2.066	2.002	2.015
Anteil an Verkehrsemissionen in %		1,5	1,5	1,5	1,4	1,2	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2
nachrichtlich **)											
internationaler, von D abgehender Luftverkehr	CO ₂ -Äquivalente *) in 1000 t	24.944	24.548	23.369	25.281	25.789	24.760	24.727	26.739	29.475	30.353

*) ohne Nicht-CO₂-Effekte

***) nicht Bestandteil der Emissionsberichtspflichten, siehe Erläuterungen (Anlage 4)

38. Wie hat sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene am Gesamtaufkommen im Güterverkehr zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer und in Personenkilometer angeben)?

Die Entwicklungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Zu der Verkehrsleistungskenngröße „Personenkilometer“ im Güterverkehr liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Den Darstellungen liegen folgende Definitionen zugrunde: Güterverkehrsaufkommen = transportiertes Gütergewicht in Tonnen [t]; Gütertransportleistung = Produkt aus transportiertem Gütergewicht und Transportweite in Tonnenkilometer [tkm].

Schienengüterverkehr (Binnenländischer Verkehr)						
Jahr	Güterverkehrsaufkommen			Gütertransportleistung		
	Güterverkehrs-aufkommen insgesamt	Schienen-güterverkehrs-aufkommen	Anteil	Güter-transport-leistung insgesamt	Schienen-güter-transport-leistung	Anteil
	in [Mio. t]	in [Mio. t]	in [%]	in [Mrd. tkm]	in [Mrd. tkm]	in [%]
2019*	(4.465,7)*	(401,0)*	(9,0)*	(701,6)*	(132,8)*	(19,0)*
2020*	(4.294,1)*	(345,4)*	(8,0)*	(659,0)*	(115,3)*	(17,5)*

*) 2019: vorläufige Werte; 2020: Prognosewerte

Quellen: „Mittelfristprognose Sommer 2020“ (i.A. des BMVI), Berechnungen des BMVI

Im Übrigen wird auf die Veröffentlichung des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html).

39. Wie hat sich der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtaufkommen im Güterverkehr zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer und in Personenkilometer angeben)?

Die Entwicklungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Zu der Verkehrsleistungskenngröße „Personenkilometer“ im Güterverkehr liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Straßengüterverkehr (Binnenländischer Verkehr)						
Jahr	Güterverkehrsaufkommen			Gütertransportleistung		
	Güterverkehrs-aufkommen insgesamt	Straßen-güterverkehrs-aufkommen	Anteil	Güter-transport-leistung insgesamt	Straßen-güter-transport-leistung	Anteil
	in [Mio. t]	in [Mio. t]	in [%]	in [Mrd. tkm]	in [Mrd. tkm]	in [%]
2019*	(4.465,7)*	(3.769,7)*	(84,5)*	(701,6)*	(498,6)*	(71,2)*
2020*	(4.294,1)*	(3.676,4)*	(85,6)*	(659,0)*	(479,1)*	(72,7)*

*) 2019: vorläufige Werte; 2020: Prognosewerte

Quellen: „Mittelfristprognose Sommer 2020“ (i.A. des BMVI), Berechnungen des BMVI

Den Darstellungen liegen folgende Definitionen zugrunde: Güterverkehrsaufkommen = transportiertes Gütergewicht in Tonnen [t]; Gütertransportleistung = Produkt aus transportiertem Gütergewicht und Transportweite in Tonnenkilometer [tkm].

Im Übrigen wird auf die Veröffentlichung des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html).

40. Wie hat sich der Anteil des internationalen Luftfrachtverkehrs am Gesamtaufkommen im nationalen und internationalen Güterverkehr zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und jeweils die Werte in Tonnenkilometer angeben)?

Die Entwicklungen sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Den Darstellungen liegen folgende Definitionen zugrunde: Güterverkehrsaufkommen = transportiertes Gütergewicht in Tonnen [t]; Gütertransportleistung = Produkt aus transportiertem Gütergewicht und Transportweite in Tonnenkilometer [tkm].

Luftfrachtverkehr					
Jahr	Güterverkehrsaufkommen				
	Güterverkehrsaufkommen insgesamt (Binnenländischer Verkehr)	grenzüberschreitendes Güterverkehrsaufkommen insgesamt (Versand und Empfang)	grenzüberschreitendes Luftfrachtaufkommen (Versand und Empfang)	Anteil des grenzüberschreitenden Luftfrachtaufkommens (Versand und Empfang) am Güterverkehrsaufkommen insgesamt (Binnenländischer Verkehr)	Anteil des grenzüberschreitenden Luftfrachtaufkommens (Versand und Empfang) am grenzüberschreitenden Güterverkehrsaufkommen insgesamt (Versand und Empfang)
	in [Mio. t]	in [Mio. t]	in [Mio. t]	in [%]	in [%]
2019*	(4.465,7)*	(1.078,0)*	(4,6)*	(0,1)*	(0,4)*
2020*	(4.294,1)*	/	/	/	/

*) 2019: vorläufige Werte; 2020: Prognosewerte; / Werte liegen noch nicht vor

Quellen: „Mittelfristprognose Sommer 2020“ (i.A. des BMVI), Berechnungen des BMVI

Im Übrigen wird auf die Veröffentlichung des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html).

Luftfrachtverkehr					
Jahr	Gütertransportleistung				
	Gütertransportleistung insgesamt (Binnenländischer Verkehr)	grenzüberschreitende Gütertransportleistung insgesamt (Versand und Empfang) auf/über dem Bundesgebiet	grenzüberschreitende Luftfrachttransportleistung (Versand und Empfang) über dem Bundesgebiet	Anteil der grenzüberschreitenden Luftfrachttransportleistung (Versand und Empfang) über dem Bundesgebiet an der Gütertransportleistung insgesamt (Binnenländischer Verkehr)	Anteil der grenzüberschreitenden Luftfrachttransportleistung (Versand und Empfang) über dem Bundesgebiet an der grenzüberschreitenden Gütertransportleistung insgesamt (Versand und Empfang) auf/über dem Bundesgebiet
	in [Mrd. tkm]	in [Mrd. tkm]	in [Mrd. tkm]	in [%]	in [%]
2019*	(701,6)*	(227,3)*	(1,5)*	(0,2)*	(0,7)*
2020*	(659,0)*	/	/	/	/

*) 2019: vorläufige Werte; 2020: Prognosewerte; /: Werte liegen noch nicht vor

Quellen: „Mittelfristprognose Sommer 2020“ (i.A. des BMVI), Berechnungen des BMVI

Im Übrigen wird auf die Veröffentlichung des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html).

41. Wie hoch waren die Sitzplatzkapazitäten im Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn in den Jahren von 2009 bis 2020 (bitte tabellarisch darstellen und hierbei die absoluten Werte und die Prozentanteile auflisten)?
42. Wie haben sich die Investitionen der DB AG in ihre Zugflotte im Fernverkehr in den Jahren 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenaue Angaben)?

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

Nach Auskunft der DB AG arbeitet die DB Fernverkehr AG fortlaufend an der Modernisierung ihrer Flotte und hat ihre Investitionen in Fahrzeugprojekte daher zwischen 2009 und 2020 erheblich gesteigert.

Sitzplatzkapazitäten im Schienenpersonenfernverkehr der DB AG 2009 bis 2020:

Jahr	Sitzplatzkapazität (Tsd.)	Veränderung ggü. Vorjahr in Prozent
2009	207	-
2010	207	0
2011	206	- 1
2012	205	- 1
2013	201	- 2
2014	201	0
2015	216	+ 7
2016	216	0
2017	216	0
2018	229	+ 6
2019	244	+ 6
2020	253	+ 4

Quelle: DB AG

Die Entwicklung der Investitionen der DB AG in die Fernverkehrsflotte 2009 bis 2020:

Jahr	Veränderung ggü. Vorjahr in Prozent
2009	-
2010	- 12
2011	+ 398
2012	+ 47
2013	0
2014	+ 51
2015	+ 211
2016	- 52
2017	+ 223
2018	+ 5
2019	+ 13
2020	+ 8

Quelle: DB AG

43. 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 Pkws zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen und nach Kaufkraftentwicklung gewichten)?

Die Entwicklungen der Verbraucherpreise gemessen am Verbraucherpreisindex (VPI) ab Januar 2009 bis November 2020 stellen sich wie folgt dar:

Veränderung in [%] Januar 2009 bis November 2020:

VPI insgesamt	14,5
Bahnfahrt, Fernverkehr	- 6,6
Kraftfahrer-Preisindex	12,0
Flugticket, Inland	9,8

Veränderung in [%] Jahresdurchschnitt 2009 bis Jahresdurchschnitt 2019:

VPI insgesamt	14,2
Bahnfahrt, Fernverkehr	16,7
Kraftfahrer-Preisindex	12,8
Flugticket, Inland	1,8

Im Übrigen wird auf die Veröffentlichung des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html).

44. In welchem Umfang hat der Bund in den Jahren 2009 bis 2020 Flughäfen, an denen er als Gesellschafter beteiligt ist, finanziell unterstützt (bitte nach Flughäfen, Krediten und Zuschüssen und sonstigen finanziellen Unterstützungen getrennt sowie jahresscheibengenau angeben)?

An die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hat der Bund nachstehende Finanzierungsbeiträge geleistet:

Einzahlungen in die Kapitalrücklage:

2009	12,7 Mio. Euro
2010	12,5 Mio. Euro
2013	84,5 Mio. Euro
2014	71,8 Mio. Euro
2015	77,7 Mio. Euro
2017	78,5 Mio. Euro

Der Bundesanteil an der Kapitalrücklage der FBB beträgt mit bereits früher geleisteten Einzahlungen 559,8 Mio. Euro.

Gewährte Gesellschafterdarlehen:

2016	72,3 Mio. Euro
2017	106,6 Mio. Euro
2018	108,9 Mio. Euro
2020	52,3 Mio. Euro

Während die bis 2018 ausgereichten Gesellschafterdarlehen der Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER dienten, wurde das in 2020 ausgezahlte Darlehen im Rahmen der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen an

Flugplätze im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 bewilligt.

Ebenfalls im Rahmen der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen an Flugplätze im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 wurde der FBB in 2020 ein Zuschuss i. H. v. 25,7 Mio. Euro bewilligt.

Weiterhin hat der Bund als Gesellschafter Fremdmittelaufnahmen der FBB anteilig mit verbürgt. Per 21. Dezember 2020 beläuft sich das Volumen auf 823,1 Mio. Euro; hiervon entfallen auf die Darlehen der Europäischen Investitionsbank EIB (2009) 183,0 Mio. Euro und auf Konsortialdarlehen (2009/2016) 640,1 Mio. Euro.

Sämtliche Finanzierungs- bzw. Bürgschaftsengagements des Bundes an der FBB erfolgten im proportionalen Gleichlauf mit den Mitgesellschaftern nach Maßgabe der jeweiligen Beteiligungsverhältnisse (Bund 26 Prozent, Land Berlin 37 Prozent, Land Brandenburg 37 Prozent).

Im Übrigen wurden keine finanziellen Unterstützungen geleistet.

45. In welchem Umfang wurden in den Jahren 2009 bis 2020 für die verkehrliche Anbindung von Flughäfen Mittel des Bundes investiert (bitte nach Flughäfen getrennt und jahresscheibengenau angeben und darstellen, welche verkehrlichen Anbindungen in welchem jeweiligen Umfang vom Bund (mit)finanziert wurden)?

Aus Kapitel 1210 Titel 892 01 „Bundeszuschuss an die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH zur Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) an das Bundesfernstraßennetz“ wurde nachfolgende Investitionen getätigt (in Mio. Euro):

Jahr	2009	2010	2011	2012
Investitionen (Mio. Euro)	14	24	7	7

Nach Auskunft der DB AG wurden als verkehrliche Maßnahmen zur Anbindung des Flughafens BER

- der Bau einer ca. 15 km langen zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin – Görlitz und Einbindung mit zwei eingleisigen Verbindungskurven,
- die Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen und
- die Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit zwei Bahnsteigen für den Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge vorgenommen.

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des Bedarfsplans Schiene und stellt sich wie folgt dar:

Knoten Berlin, Schienenanbindung Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	2009	2010	2011	2012	2013
Istwerte Bundesmittel in Mio. Euro gemäß APV 2020	183,885	118,565	64,842	20,791	3,87

Knoten Berlin, Schienenanbindung Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Istwerte Bundesmittel in Mio. Euro ge- mäß APV 2020	8,518	4,231	4,119	9,612	0,033	0,285

Quelle: DB AG

Anlage 1

	IST-Werte											PLB 2019		
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020	
Bedarfsplan (Neu-/Ausbau)														
Brutto-Investitionen	1.422	1.648	1.647	1.601	1.579	1.603	1.695	1.943	2.066	2.140	2.091	19.454	2.084	
Bestandsnetz LuFV	2.500	2.500	2.500	2.500	2.750	2.750	3.350	3.653	3.675	3.950	4.150	34.278	5.293	
LuFV-BKZ (Ziellinie DB)	0	0	0	0	0	0	0	500	600	450	650	2.200	650	
darunter Dividende FK 2.0	-85	-70	-73	-78	-74	-57	-76	-58	-49	-65	-70	-755	-107	
Bereinigter BKZ um Aufwandszuschüsse **	440	552	575	599	576	587	323	136	176	115	175	4.253	140	
Eigenmittel (Netto-Investitionen) ***	2.855	2.981	3.002	3.021	3.251	3.281	3.597	3.731	3.803	3.999	4.254	37.776	5.326	
Brutto-Investitionen	508	752	1.137	997	1.142	937	1.092	1.138	1.428	1.654	2.161	12.947	2.590	
Bestandsnetz Non-LuFV ****	42	70	51	97	112	144	133	162	166	160	212	1.340	199	
Non-Infrastruktur	5.260	5.623	5.883	5.716	6.085	5.984	6.516	6.974	7.474	7.954	8.718	72.166	10.208	
Summe EIU *														

Die Tabelle orientiert sich an der offiziellen Planungsdokumentation der DB AG, welche vom Aufsichtsrat genehmigt wurde.

* DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH

** Bereinigung BKZ um Aufwandszuschüsse: In der Planungsdokumentation sind die aktivierungspflichtigen Sachverhalte („Bruttoinvestitionen“) dargestellt. Für im LuFV II Vertrag geregelte Sondersachverhalte (z.B. DB-Anteile nach Eisenbahnkreuzungsrecht an Straßenbrücken) erhält die DBAG auch Baukostenzuschüsse für Aufwandsachverhalte. Um zum einen den Abgleich zur Gesamtzahl der LuFV BKZ zu ermöglichen und zum anderen die Vorgabe des Konzerns nach Darstellung der investiven Sachverhalte („Bruttoinvestitionen“) einzuhalten werden in einem Zwischenschritt die LuFV BKZ für Aufwand transparent dargestellt und mildernd berücksichtigt.

*** Eigenmittel (Nettoinvestitionen): Es werden die Eigenmittel (bzw. Eigenbeitrag) dargestellt, die tatsächlich angefallen ist bzw. zur Erhöhung des Anlagevermögens beigetragen hat. Im IZB hingegen ist die im LuFV II Vertrag vereinbarte Nachweissicht dargestellt. In der Nachweissicht werden diejenigen Sachverhalte abgezogen, die zwar zur Erhöhung des Anlagevermögens geführt haben aber im LuFV Nachweis nicht angerechnet werden dürfen (u.a. Skontoerträge oder durch den

Infrastrukturwirtschaftsprüfer (WP) identifizierte Abzugsachverhalte).

**** Bestandsnetz Non-LuFV: Es sind alle Maßnahmen enthalten, die der Eisenbahninfrastruktur dienen, jedoch weder vom Bedarfsplan noch von der LuFV umfasst sind. Beispiele für „Bestandsnetz Non LuFV“ sind Programme wie Larmsanierung, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFGS), Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit an Bahnhöfen (FABB), Klimaschutzprogramm (KSP).

Quelle: DB AG

Anlage 2

Datenstand: 21.12.2020

Mautgebühren und Fahrleistungen für 2009 bis 2020 auf BAB/BS

Normalbuchung

	Autobahnen		Bundesstraßen		gesamt	
	Mautgebühren in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühren in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühren in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer
2009	4.408.498.484,32	24.330.677,287,1	1.796.994,87	9.505,925,4	4.410.295.479,19	24.360.183.212,5
2010	4.481.582.911,48	25.722.964,836,5	2.187.246,68	12.076,101,4	4.483.770.158,16	25.735.040.937,9
2011	4.496.143.314,55	26.672.672,623,4	2.416.418,20	13.816,687,9	4.498.559.732,75	26.686.489.311,3
2012	4.316.204.890,97	26.299.440,489,7	48.136,779,32	291.297,309,9	4.364.341.670,29	26.590.737.799,6
2013	4.275.535.679,92	26.530.054,959,1	113.681,770,75	699.196,692,6	4.389.217.450,67	27.229.251.651,7
2014	4.341.110,470,64	27.306,407,347,0	116.272,850,60	726,864,514,4	4.457.383,321,24	28.033,271,861,4
2015	4.217.822,815,30	28.680,050,360,7	202.242,943,43	1.054,662,273,7	4.372,283,217,27	29.734,712,634,4
2016	4.432,361,218,94	31.033,671,547,7	154,460,401,97	1.446,433,400,4	4.634,604,162,37	32.480,104,948,1
2017	4.483,324,855,60	32.082,631,120,4	201,431,689,51	1.474,195,732,4	4.684,756,545,11	33.556,826,852,8
2018	4.519,839,738,86	32.913,232,121,5	645,725,580,88	4.811,201,885,5	5.165,565,319,74	37.724,434,007,0
2019	6.074,216,049,68	33.005,616,903,7	1.406,704,298,92	7.807,677,712,5	7.480,920,308,60	40.813,294,616,2
2020	5.932,757,759,52	32.166,007,805,2	1.339,561,089,12	7.429,861,165,2	7.272,318,848,64	39.595,868,970,4
202001	499,473,489,10	2.706,998,118,5	106,478,431,66	591,587,226,4	605,951,920,76	3.298,585,344,9
202002	497,346,407,07	2.693,066,063,6	106,265,144,95	589,824,595,2	603,611,552,02	3.282,890,658,8
202003	536,821,765,13	2.907,587,649,4	121,853,237,73	674,931,130,8	658,675,002,86	3.582,518,780,2
202004	444,712,195,42	2.411,496,854,5	106,902,525,75	592,133,538,8	551,614,721,17	3.003,630,393,3
202005	458,585,205,77	2.486,085,581,5	104,868,311,85	581,333,448,6	563,453,517,62	3.067,419,030,1
202006	496,460,620,11	2.691,715,587,8	113,418,675,62	628,999,376,4	609,879,295,73	3.320,714,964,2
202007	528,459,593,04	2.866,519,648,8	123,943,533,58	687,595,857,9	652,403,126,62	3.554,115,506,7
202008	472,638,728,83	2.564,861,167,4	108,776,393,43	604,028,483,3	581,415,122,26	3.168,889,650,7
202009	535,086,255,12	2.902,431,211,3	122,246,859,58	678,294,688,8	657,283,114,70	3.580,725,880,1
202010	550,976,330,32	2.988,512,541,3	124,847,706,39	692,310,170,6	675,824,036,71	3.680,822,711,9
202011	541,597,431,14	2.937,024,607,0	120,526,021,00	668,147,038,1	662,123,452,14	3.605,171,645,1
202012	370,649,738,47	2.009,708,774,1	79,434,247,58	440,675,630,3	450,083,986,05	2.450,384,404,4
Summe 2009 - 2020	55.979.398.189,78	346.763.427.402,00	4.234.618.024,25	25.776.789.401,30	60.214.016.214,03	372.540.216.803,30

21.12.2020

- 1 -

14:28:09

Anlage 3

Investitionen aus den Bundeshaushalten 1991 – 2019 in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes und im Rahmen des GVFG

Mio EUR	BW		BY		HB		HH		HE		NI		NW		RP		SL		SH		Summe ABL		BE		BB		MV		SN		ST		TH		Summe NBL		Summe		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1991	8.440	11.773	654	1.695	7.178	8.183	12.669	4.233	1.026	2.832	58.682	5.557	7.942	4.248	8.006	8.787	5.759	40.298	98.980																				
2000	722	1.690	81	132	602	731	1.350	520	104	249	6.180	528	593	459	839	731	660	3.810	9.990																				
2001	852	1.570	89	147	757	761	1.618	643	139	294	6.871	451	768	514	857	639	668	3.897	10.769																				
2002	924	1.718	115	136	1.046	843	1.472	456	138	362	7.209	437	764	544	836	682	707	3.971	11.180																				
2003	998	1.820	84	203	722	861	1.491	537	124	377	7.217	410	830	467	872	697	675	3.951	11.168																				
2004	1.034	1.423	81	222	726	892	1.459	581	105	339	6.863	452	710	500	761	559	675	3.657	10.520																				
2005	1.173	1.441	122	206	680	917	1.637	610	117	325	7.230	532	602	439	737	511	675	3.497	10.727																				
2006	1.231	1.617	85	225	735	892	1.783	638	130	334	7.670	296	575	337	627	448	684	2.967	10.636																				
2007	1.317	1.710	97	302	815	948	1.762	640	146	404	8.141	259	525	253	582	547	581	2.748	10.889																				
2008	1.260	1.759	78	299	751	924	1.846	654	143	411	8.125	243	705	284	493	648	591	2.964	11.090																				
2009	1.519	2.040	111	288	882	1.351	1.846	717	135	420	9.308	292	831	331	559	760	655	3.427	12.736																				
2010	1.281	2.011	91	242	916	1.193	1.717	725	143	416	8.736	256	802	305	691	748	701	3.505	12.241																				
2011	1.386	1.884	83	305	891	1.105	1.819	745	143	308	8.669	331	651	302	623	626	696	3.229	11.898																				
2012	1.308	1.927	97	249	988	1.323	1.558	651	149	321	8.569	278	562	313	617	616	648	3.034	11.604																				
2013	1.384	2.129	85	236	1.157	1.153	1.350	618	130	292	8.532	594	804	324	470	490	502	3.184	11.717																				
2014	1.388	2.051	113	243	1.026	1.187	1.668	663	160	359	8.858	322	577	319	573	511	442	2.744	11.602																				
2015	1.394	2.232	94	312	1.160	1.097	1.684	659	146	390	9.168	444	559	324	557	555	411	2.850	12.018																				
2016	1.559	2.753	112	416	1.126	1.211	1.904	663	165	410	10.319	444	559	327	600	577	480	2.887	13.306																				
2017	1.935	2.879	94	302	1.256	1.386	2.024	723	167	467	11.233	455	658	362	667	608	418	3.168	14.401																				
2018	2.430	2.878	120	420	1.358	1.470	2.169	805	153	476	12.279	432	584	431	671	646	380	3.144	15.423																				
2019	2.206	2.893	89	577	1.443	1.683	2.270	834	144	598	12.737	405	701	367	713	721	366	3.273	16.010																				
Summe	35.741	52.200	2.574	7.155	26.217	30.109	47.097	17.315	3.807	10.384	232.599	13.418	21.303	11.751	21.351	21.109	17.374	106.307	338.905																				

2) einschließlich Mittel aus Aufbauhilfefonds Hochwasser 2002 (Kapitel 1202 Tgr. 07)
 3) einschließlich Investitionen aus Mauteinnahmen (Kap. 1202 Tgr. 05)
 4) einschließlich Investitionen aus dem Konjunkturpaket I
 5) einschließlich Investitionen aus dem Konjunkturpaket II (Epl. 60)
 6) einschließlich Investitionen aus dem ersten Infrastrukturbeschleunigungsprogramm
 7) einschließlich Investitionen aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II

Zuschnitt & Zusammensetzung des Sektors Verkehr

Den in den Emissionsinventaren berichteten Emissionen liegen grundsätzlich die in Deutschland abgesetzten Kraft- und Treibstoffmengen zugrunde. Es gilt das sogenannte Absatzprinzip. Damit werden z.B. auch die Emissionen dem deutschen Inventar zugerechnet, die bei LKW-Fahrten ins Ausland freigesetzt werden. Emissionen aus im Ausland getankten und hierzulande verbrauchten Kraftstoffen fallen dagegen dem Inventar des jeweiligen Landes zu, in dem getankt wurde.

Innerhalb des Sektors **1.A.3 - Transport/Verkehr** werden neben den "klassischen" Verkehrsträgern...

...**1.A.3.a - Inländischer Flugverkehr** (nur Inlandsflüge zwischen zwei dt. Flughäfen)

... **1.A.3.b - Straßenverkehr**

... **1.A.3.c - Schienenverkehr**

... **1.A.3.d - Nationale Schifffahrt** (Binnenschifffahrt und Seeverkehr zw. dt. Seehäfen).

unter

...**1.A.3.e i - Pipelinetransport** zudem die Emissionen aus den in Pipelines verbauten *mobilen* Gasturbinen berichtet.

Unter **1.A.3.a - inländischer Flugverkehr** werden dabei - gemäß des geltenden Territorialansatzes - die Emissionen *innerdeutscher* Flügen (von einem deutschen Flughafen zu einem deutschen Flughafen) erfasst.

Unter **1.A.3.d - Nationale Schifffahrt** finden sich analog alle Emissionen aus dem innerdeutschen Schiffsverkehr sowohl auf Binnengewässern als auch zwischen deutschen Seehäfen.

erfasste Treibhausgase & Umrechnung in CO₂-Äquivalente

Neben CO₂ werden auch **Methan (CH₄)**, **Lachgas (N₂O)** sowie die Gruppe der so genannten **F-Gase (HFCs, PFCs, SF₆ & NF₃)** als Treibhausgase erfasst. Für die aus der Kraftstoffverbrennung resultierenden Emissionen aus Verkehrsträgern und sonstigen mobilen Quellen sind aber nur die ersten drei Treibhausgase relevant. F-Gase werden hier dagegen nicht freigesetzt.

Für die Berichterstattung werden alle **Nicht-CO₂-Emissionen** in so genannte **CO₂-Äquivalente** umgerechnet.

Dazu werden die tatsächlich emittierten Mengen des jeweiligen Treibhausgases mit einem spezifischen Faktor, dem so genannten **Global Warming Potential (GWP)**, multipliziert. Für **Methan** wird gemäß 4.Sachstandsbericht des IPCC aktuell ein **Faktor von 25**, für **Lachgas** von **298** verwendet.

Die Gesamt-Treibhausgas-Emissionen stellen damit eine Summe aus eigentlichen CO₂-Emissionen und der in CO₂-Äquivalente umgerechneten Emissionen der anderen Treibhausgase dar.

