



Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 08.02.2021
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN betreffend
„Investitionen der Bundesregierung in die Verkehrsinfrastrukturen und Folgen der haushaltspolitischen Schwerpunktsetzungen in den letzten elf Jahren“
- Drucksache 19/25474

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmv.bund.de
www.bmvi.de

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 betreffend

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

- Drucksache 19/25474

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 Milliarden Euro angewachsen und steigt in diesem Jahr nochmals auf rund 41,2 Milliarden Euro mit einem Investitionsanteil von knapp 24,6 Milliarden Euro (66,9 Prozent, 2020) bzw. 27,7 Milliarden Euro (67,3 Prozent, 2021). Die Verkehrsinvestitionslinie erreichte 2020 mit rund 17,2 Milliarden Euro ebenfalls einen neuen Höchststand und steigt in diesem Jahr nochmals auf 19,6 Milliarden 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 Milliarden Euro entfallen für 2016 bis 2030 ca. 141,6 Milliarden 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 Milliarden 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 Milliarden Euro zur Verfügung, das sind jährlich rund 8,62 Milliarden 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 Milliarden Euro hinaus zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 5,25 Milliarden 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 Millionen Euro auf fast 146 Millionen Euro annähernd verdoppelt, die Mittel für Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Bereich Straße stiegen zwischen 2009 und 2019 um knapp 10 Millionen Euro auf rund 186,2 Millionen Euro an.

Zugleich fördert die Bundesregierung den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Mit den Ende 2019 vereinbarten zusätzlichen 900 Millionen Euro stehen zwischen 2020 und 2023 insgesamt rund 1,4 Milliarden 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 Millionen 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 Milliarden Euro für 2021 (8,52 Milliarden 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.

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

Antwort:

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

Frage 2:

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

Antwort:

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)

Frage 3:

Wie hat sich der nach Auffassung der Fragestellenden bestehende Sanierungsrückstau der Schieneninfrastrukturen in den Jahren 2009 bis 2020 entwickelt (bitte den konkreten Sanierungsrückstau/Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?

Frage 4:

Welchen Umfang wird der nach Auffassung der Fragestellenden bestehende Sanierungsrückstau der Schieneninfrastrukturen in den Jahren 2020 bis 2030 jeweils aufweisen (bitte den konkreten Sanierungsrückstau/Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?

Antwort:

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:

https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_III_Bedarfs_ermittlung.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 der Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/13896 verwiesen.

Frage 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)?*

Antwort:

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.

Frage 6: *Wie haben sich die Investitionen des Bundes in Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Mrd. Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?*

Frage 7: *Wie haben sich die Investitionen des Bundes in den Erhalt von Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau in Mrd. Euro und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenziert aufschlüsseln)?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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

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

Antwort:

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 der Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

Frage 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 Mrd. Euro darstellen)?*

Frage 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)?*

Antwort:

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 auf die Frage 8 auf die Kleine 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
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 Ausgabereste 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.

Frage 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 Brückenflächen im Zeitraum 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?*

Antwort:

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 % gegenüber dem Jahr 2015.

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

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

Antwort:

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.

Frage 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 Mio. Euro und Prozentwerte der Kostensteigerung gegenüber ursprünglichen Kosten beziffern und jeweils die ursprüngliche Preisstände darstellen), und wie sind jeweils die Kostenfortschreibungen, Abfinanzierungen und Verkehrsfreigaben geplant (bitte differenziert nach Autobahnen, und Bundesstraßen darstellen)?*

Antwort:

Auf die jährlichen Haushaltsgesetze unter www.bundshaushalt.de wird verwiesen. Darin werden in der Anlage zum Einzelplan 12 „Verkehrswegeinvestitionen 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.

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

Antwort:

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.

Frage 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 zuordnen)?*

Antwort:

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.

Frage 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 differenziert nach Straße, Schiene, Wasserstraße in Mrd. Euro aufschlüsseln)?*

Antwort:

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	2,10	2,04	3,22	3,35	3,22	3,34	3,23	3,50	3,16	3,80	6,55	k.A.
Bundeswasserstraßeninvestitionen aus der Lkw-Maut	0,44	0,37	Mautmittel wurden nur noch für die Bundesfernstraßen verwendet									
Bundeschieneninvestitionen aus der Lkw-Maut	1,10	1,03										

Frage 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 monatscheibengenau angeben und nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenzieren)?*

Frage 18: *Wie haben sich die von Lkw 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)?*

Antwort:

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

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

Frage 19: *In welchem Gesamtvolumen wurden im Bundeshaushalt zwischen 2009 und 2020 Sonderprogramme für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur veranschlagt und Mittel aus Sondervermögen genutzt?*

Frage 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?*

Antwort:

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

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

Frage 21: *Wie viele Neubeginne von Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekten wurden zwischen 2009 und 2020 mit welchen Mitteln aus welchen Sonderprogrammen angeschoben bzw. initiiert (bitte mit Angabe des jeweiligen Gesamt-Finanzvolumens je Verkehrsträger sowie Angabe der Anzahl nach Bundesländern)?*

Antwort:

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 Ausbauprojekten wurde nicht gesondert erfasst. Das Gesamtfinanzvolumen für die Sonderprogramme in den Jahren 2009 - 2020 (Konjunkturpaket KP I, Konjunkturpaket KP II, Investitionsbeschleunigungsprogramm 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 Bundes-schiennenwege 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 Stell- werke
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 - Bedarfs- plan	2016	2018	292,6	Keine Neube- ginne, aber Ver- stärkung einzel- ner Maßnahmen
Zukunftsinvestitionsprogramm - Be- standsnetz	2016	2018	137,5	Keine Neube- ginne, aber Ver- stärkung einzel- ner Maßnahmen
Zukunftsinvestitionsprogramm - Lärm- schutz und Sonstiges (u. a. Planungsvorrat; ERTMS; SHHV II; Lärmsanierung Mittel- rheintal und Brennergordzulauf).**)	2016	2018	194,0	***
Fortführung begonnene Zukunftsinvestiti- onsprogrammmaßnahmen (u.a. Barriere- freiheit kleinere Stationen bis 1.000 Ein- steigerInnen; 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; Kupplung; 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 auf die Frage 12 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10442 verwiesen.

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

Antwort:

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.

Frage 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 km jahresscheibengenau angeben und nach Bundesländern differenzieren)?*

Antwort:

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

Frage 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 in diesem Zeitraum hinaus technisch zurückgebaut?*

Antwort:

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

https://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.

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

Antwort:

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 Bundesschiennetzen.

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

Antwort:

Es wird auf die jeweiligen Infrastrukturzustandsberichte der DB AG verwiesen (abrufbar unter: https://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.

Frage 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)?*

Antwort:

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.

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

Antwort:

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 Möggingen	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 213/403	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 (Stadtilm) – 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
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/Militärring	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	Südümgehung Worms	30
RP	B 47	A 61 – Worms, 2. FB	3
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	Marktoberdorf – 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 der Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/25618 verwiesen.

Frage 30: *Wie hoch waren die Energiesteuermindereinnahmen aufgrund des niedrigeren Steuersatzes von Dieselmotorkraftstoff gegenüber Benzin jährlich 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)?*

Antwort:

Für den Zeitraum 2009 bis 2015 wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 9 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10909 (neu), und für den Zeitraum 2016 bis 2017 auf die Antwort der Bundesregierung auf die mündliche Frage Nr. 2 des Abgeordneten Stephan Kühn vom 5. März 2019 (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. 8,0 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.

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

Frage 31: *Wie hoch waren die Steuermindereinnahmen infolge der Energiesteuerbefreiung für Kerosin (Luftfahrtbetriebsstoffe) für Flüge im innerdeutschen Flugverkehr jährlich zwischen 2009 und 2020 und insgesamt für diesen Zeitraum?*

Antwort:

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.

Frage 32: *Wie viele CO₂-Äquivalente (in Mio. 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)?*

Antwort:

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehr *)	CO ₂ - Äquivalen- te 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 Ge- samtemis- sionen 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 Berichtszeitungsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im 1. Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

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

Antwort:

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Straßenver- kehr	CO ₂ - Äquiva- lente in 1000 t	146.958	148.107	150.110	148.858	153.160	154.354	157.019	160.233	163.358	157.707
Anteil Stra- ßenverkehr an Verkehrsemis- sionen 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 Berichtszeitungsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im 1. Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

Frage 34: *Wie viele CO₂-Äquivalente (in Mio. Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2020 durch den Straßengüterverkehr emittiert (bitte jahresscheibengenau darstellen)?*

Frage 35: *Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Straßengüterverkehrs an den Verkehrsemissionen in Deutschland von 2009 bis 2018 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen)?*

Antwort:

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 Berichterstattungsperiode 1990 bis 2018. Daten für 2019 werden voraussichtlich im 1. Quartal 2021 veröffentlicht, Daten für 2020 liegen ebenfalls noch nicht vor.

Frage 36: *Wie viele CO₂-Äquivalente (in Mio. Tonnen) wurden zwischen 2009 und 2020 durch den Luftverkehr emittiert (bitte differenziert 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 darstellen)?*

Antwort:

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 Emissionsberichts-pflichten, siehe Erläuterungen (Anlage 4)

Frage 37: *Wie hat sich der Anteil der Emissionen des Luftverkehrs an den Verkehrsemissionen Deutschlands 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)?*

Antwort:

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 Emissionsberichts-pflichten, siehe Erläuterungen (Anlage 4)

Frage 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)?*

Antwort:

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		
	Güterverkehrsaufkommen insgesamt	Schiengüterverkehrsaufkommen	Anteil	Gütertransportleistung insgesamt	Schiengütertransportleistung	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: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html>).

Frage 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)?*

Antwort:

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		
	Güterverkehrsaufkommen insgesamt	Straßengüterverkehrsaufkommen	Anteil	Gütertransportleistung insgesamt	Straßengütertransportleistung	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: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html>).

Frage 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)?*

Antwort:

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: <https://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: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html>).

Frage 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)?*

Frage 42: *Wie haben sich die Investitionen der DB AG in ihre Zugflotte im Fernverkehr in den Jahren 2009 bis 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben)?*

Antwort:

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

Frage 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 Pkw zwischen 2009 und 2020 entwickelt (bitte jahresscheibengenau darstellen und nach mit der Kaufkraftentwicklung gewichten)?*

Antwort:

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: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen.html>).

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

Antwort:

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.

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

Antwort:

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 gemäß APV 2020	8,518	4,231	4,119	9,612	0,033	0,285

Quelle: DB AG