



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# **Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes**

24. Oktober 2006

## **Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrspolitische Grundlagen</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Rahmendaten der Investitionsplanung der Verkehrsinfrastruktur 2006 bis 2010</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Stärkung der Wachstumszentren - Investitionsschwerpunkte des Investitionsrahmenplans</b>	<b>6</b>
4.1	Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze	7
4.2	Weiterführung und Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	8
4.3	Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken	8
4.4	Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union	9
4.5	Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten	10
4.6	Förderung der Anwendung moderner Technologien	12
4.7	Weitere Investitionsprojekte von nationaler Bedeutung	15

<b>5</b>	<b>Investitionen für den Ersatz und die Erhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes</b>	<b>16</b>
5.1	Erhaltung der Schienenwege	17
5.2	Erhaltung der Bundesfernstraßen	17
5.3	Erhaltung der Bundeswasserstraßen	18
<b>6</b>	<b>Investitionen für den Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege</b>	<b>18</b>
6.1	Investitionen für den Aus- und Neubau von Schienenwegen	19
6.2	Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundesfernstraßen	20
6.3	Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundeswasserstraßen	21
<b>7</b>	<b>Grundlagen der Finanzierung</b>	<b>22</b>
7.1	Bundesmittel und Mauteinnahmen	22
7.2	Public-Private-Partnership-Modelle (PPP)	23
7.3	Finanzhilfen der Europäischen Union	25

**Anlage 1:** : Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes  
- Projektliste -

**Anlage 2:** Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen  
- Projektliste und weitere Erläuterungen -

**Anlage 3:** Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen  
- Projektliste -

## 1 Einleitung

Mit einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik will die Bundesregierung gute Voraussetzungen für die erforderliche Mobilität von Menschen und Gütern, für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze schaffen. Die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems muss gesteigert werden. Dazu gehören vor allem Erhalt, Modernisierung und Ausbau sowie die effiziente Nutzung und Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur.

Wir wollen den integrierten Ansatz unserer Verkehrspolitik auch bei der Investitionsplanung verfolgen. Deswegen legen wir die Fünfjahresplanung, die auf Grundlage der einzelnen Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen bisher einzeln erstellt wurde, als einen Verkehrsträger übergreifenden **„Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Zeitraum 2006 bis 2010“** (IRP) vor.

Der IRP legt die mittelfristige Investitionsstrategie zur Umsetzung der Verkehrspolitik fest und schafft die notwendigen Rahmenbedingungen für Planungs- und Investitionssicherheit.

## 2 Verkehrspolitische Grundlagen

Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sind von zentraler Bedeutung für einen starken und dynamischen Wirtschaftsstandort Deutschland sowie Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Die dynamische Entwicklung der Mobilität – insbesondere im Güterverkehr – steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Veränderungen der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung. Zu diesen Entwicklungstrends gehören:

- die Globalisierung der Produktion und des Wirtschaftsverkehrs: Zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung, Verringerung der Fertigungstiefe, wachsende Transportentfernungen;
- Veränderungen im Bereich der Absatz- und Beschaffungsmärkte: Verkürzung von Produktzyklen, Reduzierung der Lagerbestände auf allen Produktionsstufen bei gleichzeitig steigenden Anforderungen an die Lieferbereitschaft (die Folge sind kleinere, dafür häufigere Anlieferungen zum und Verteilerverkehre vom Lager = Just-in-time mit hohen Anforderungen an logistische Dienstleistungen wie z. B. Steuerung einer an Produktionsabläufen ausgerichteten Lagerhaltung und an qualitativ hochwertige, insbesondere zeitlich zuverlässige Transporte);

- die Beschleunigung der wirtschaftlichen Aktivität in der „On Demand“-Welt: Individualisierung und Zunahme von Service-Leistungen, Sofortreaktion auf Kundenwünsche im Zusammenhang mit neuen Informations- und Kommunikationstechnologien wie insbesondere dem Internet.

Erst Mobilität ermöglicht eine Vertiefung der Arbeitsteilung, macht neue Märkte erreichbar, fördert internationalen Handel, beschleunigt Strukturwandel und steigert die Wettbewerbsfähigkeit der produzierenden Wirtschaft. Für die Wirtschaft kommt es entscheidend darauf an, dass sie mit ihren Beschaffungs- und Absatzmärkten über effiziente, durch Logistik optimierte Transportmöglichkeiten verbunden ist. Damit sind Transport und Logistik Faktoren, die wesentlich zur Produktivität und damit zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beitragen.

Über den Bereich des Güterverkehrs hinaus spielt für den Wirtschaftsstandort zunehmend auch der Personenverkehr eine erhebliche Rolle. Im Wirtschaftsverkehr entfallen inzwischen nur 33 % der Wege auf den Transport von Gütern, jedoch bereits 46 % auf Montage, Reparatur und Beratung. Diese Verschiebungen drücken sich auch beim Blick auf die gefahrenen Fahrzeugkilometer aus, von denen im Wirtschaftsverkehr 63 % auf den Pkw entfallen. Mit stetig zunehmender Bedeutung des Dienstleistungssektors wird folglich die Mobilität auch im Personenverkehr zu einem zentralen Bestandteil einer auf Stärkung der Wirtschaft angelegten Verkehrspolitik. Neben dem Wirtschaftsverkehr ist langfristig auch der Individualverkehr Änderungen unterworfen. Wichtige Grunderkenntnis der neuesten Langfristprognose ist, dass trotz Abnahme der Bevölkerung der Bestand an Pkw nicht abnimmt, sondern über die nächsten Jahrzehnte sogar leicht ansteigt. Auch führt das Älterwerden der Gesellschaft nicht etwa zu einer Zunahme des ÖPNV, sondern im Gegenteil, zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im älteren Teil der Bevölkerung.

Bei Zusammenführung der Erkenntnisse aus den Analysen zum demografischen Wandel einerseits und zu den Trends im Wirtschaftsverkehr andererseits wird deutlich, dass die Nachfrage nach Ausbau und Erhalt der Infrastruktur für den Personenverkehr unverändert hoch bleiben wird. Bei der Priorisierung der Infrastrukturinvestitionen ist es deswegen erforderlich, auch die Engpassbeseitigung im Personenverkehrsnetz als wichtiges Kriterium zu berücksichtigen.

Die Koalition hat mit ihrer Entscheidung, die Verkehrsinvestitionen zu verstärken, eine wichtige Grundlage für die künftige Infrastrukturpolitik geschaffen. Die Bundesregierung kann darauf aufbauend die Verkehrsinvestitionen erhöhen und auf hohem Niveau verstetigen. Damit ist es besser möglich, die Verkehrsinfrastruktur auf das prognostizierte Verkehrswachstum auszurichten. Gleichwohl bleiben die finanziellen Mittel begrenzt. Umso wichtiger ist die Priorisierung der Vorhaben entspre-

chend des Ziels, gute Voraussetzungen für die Mobilität von Mensch und Gütern, für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze zu schaffen. Für eine Priorisierung mit dieser Zielbestimmung ist erstens die Konkretisierung der finanziellen Rahmendaten der Investitionsplanung (s. Kapitel 3) und zweitens die Ableitung der Investitionsschwerpunkte aus den Erkenntnissen der Raumordnung, der Verkehrsprognosen und der Wirtschaftlichkeitsberechnungen (s. Kapitel 4) notwendig.

### **3 Rahmendaten der Investitionsplanung der Verkehrsinfrastruktur 2006 bis 2010**

Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes 2003 (BVWP 2003) geht im Zeitraum 1997 bis 2015 von massiven Steigerungen der Verkehrsleistungen im Güterverkehr um 64 % und im Personenverkehr um 20 % aus.

Im Zeitraum von 1991 bis 2005 hat der Bund rund 165 Mrd. € in die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, der Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Projekte des Öffentlichen Nahverkehrs investiert. Auch in Zukunft werden die Verkehrsinvestitionen den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit des Bundes bilden. Gegenüber dem Planansatz wird das Investitionsvolumen in dieser Legislaturperiode um 4,3 Mrd. € erhöht. Diese zusätzlichen Investitionsmittel verstärken die finanzielle Basis des Finanzrahmens von 2006 bis 2010 und kommen im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik allen drei Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße zugute. Zusammen mit den Investitionsmitteln nach dem GVFG, für den Transrapid, für das Satellitennavigationssystem Galileo und für Wetterdienst sowie Luftfahrt (Flugsicherung) stehen im Zeitraum von 2006 bis 2010 für Verkehrsinvestitionen jährlich rund 11 Mrd. € zur Verfügung. Damit setzt die Bundesregierung Prioritäten und trägt der Bedeutung Rechnung, die die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen für den Wirtschaftsstandort Deutschland haben.

#### **Planungsrahmen**

Der IRP ist kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die Verkehrsinvestitionen für die Schienenwege des Bundes, für die Bundesfernstraßen und für die Bundeswasserstraßen ab, die im Zeitraum von 2006 bis 2010 realisiert bzw. in Angriff genommen werden sollen.

Er umfasst

- die Investitionsmittel für den Ersatz und für die Erhaltung der Bestandsnetze im Zeitraum 2006 bis 2010 und
- den Investitionsbedarf für die Fortführung der in Bau befindlichen und neu zu beginnenden Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne (für Schiene und Bundesfernstraßen) und des

BVWP 2003 (für Bundeswasserstraßen) ab dem Jahre 2006. Die Projektlisten berücksichtigen eine Planungsreserve. Sie dient der notwendigen Disponibilität angesichts der Dynamik bei der Planung und Realisierung der großen Anzahl der Projekte.

Tabelle Planungsrahmen

	Schienenwege Eisenbahnen des Bundes [Mrd. €]	Bundes- fern- straßen [Mrd. €]	Bundes- wasser- straßen [Mrd. €]	Summe [Mrd. €]	weitere Bereiche <sup>1)</sup> [Mrd. €]	Insgesamt [Mrd. €]
Finanzplanung des Bundeshaushalts 2006 - 2010	<b>16,6<sup>2)</sup></b>	<b>19,9<sup>3)</sup></b>	<b>2,8<sup>4)</sup></b>	<b>39,3</b>	<b>9,3</b>	<b>48,6</b>
Erhaltung der Bestandsnetze 2006 – 2010	<b>12,5</b>	<b>10,0<sup>5)</sup></b>	<b>2,6<sup>6)</sup></b>	<b>25,1</b>	<b>0</b>	<b>25,1</b>
Finanzbedarf für im IRP abzuschließende bzw. zu beginnende Bedarfsplanprojekte ab 2006	<b>25,2</b>	<b>22,4</b>	<b>2,5<sup>6)</sup></b>	<b>50,1</b>	<b>0</b>	<b>50,1</b>

- 1) dazu gehören: GVFG, Transrapid, Galileo, Wetterdienst, Flugsicherung,
- 2) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur dienen (rd. 750 Mio. € insgesamt, darunter Kombiniertes Verkehr, Lärmschutz, Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und für zivile Verteidigung),
- 3) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur dienen (rd. 2,8 Mrd. € für Meistereien, Kfz., Geräte, Hochbaumaßnahmen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Um- und Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplanes),
- 4) ohne Investitionsmittel, die nicht unmittelbar dem Erhalt, Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen dienen (rd. 1,1 Mrd. € insgesamt, darunter Fahrzeuge und Geräte, Betriebs- und Dienstgebäude, maritime Notfallvorsorge, IT-Technik, Lotswesen, Betriebswege, Kombiniertes Verkehr).
- 5) Im Bereich Straße ist eine Trennung nach Erhaltung einerseits und Aus-, Um- und Neubau andererseits nicht in vollem Umfang darstellbar, da in Aus- und Umbaumaßnahmen auch Erhaltung enthalten sein kann, zum Beispiel 6-streifiger BAB-Ausbau.
- 6) Im Bereich Wasserstraße ist eine Trennung in Ersatz- und Ausbauinvestitionen nur bedingt darstellbar, weil kombinierte Maßnahmen (Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen) durchgeführt werden.

#### **4 Stärkung der Wachstumszentren – Investitionsschwerpunkte des Investitionsrahmenplans**

Mit der Priorisierung der Bundesverkehrs Investitionen auf Vorhaben von möglichst hoher verkehrlicher und wirtschaftlicher Effizienz wollen wir dazu beitragen, die Verkehrsinfrastruktur noch stärker auf ihre Funktion zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland auszurichten. Wirtschaftliche Dynamik und Wachstum entstehen zuerst durch die Potenziale von Wachstumskernen. In diesen Kernen finden sich die günstigsten Bedingungen für technologische und industrielle Entwicklungen und die damit verbundenen Anknüpfungspunkte für Investoren. Damit auch das Umland von dieser Dynamik profitiert, bedarf es regionaler Wachstumsbündnisse, die unter anderem eine gute verkehrliche Verzahnung gewährleisten. Vor diesem Hintergrund stehen daher die Konzentration auf die Wachstumskerne, ihre Verbindung miteinander sowie die Anbindung ihrer Einzugsgebiete des städtischen und ländlichen Raumes im Mittelpunkt der Priorisierung der Verkehrs Investitionen. Und es geht darum, die Vernetzung der Konsum- und Produktionszentren mit den nationalen und internationalen Export- und Logistikkreisläufen infrastrukturell optimal zu gestalten. Dabei gilt: Begonnene Vorhaben müssen zügig abgeschlossen werden, damit sie möglichst schnell einen wirtschaftlichen Verkehrswert bilden. Bestehende Infrastruktur muss erhalten werden, damit bestehende Werte nicht verfallen und zu Mobilitäts- und Wachstumsbremsen werden. Und beim Neu- und Ausbau bedarf es einer Konzentration auf die Vorhaben, die die Wirtschaftskraft stärken und die Mobilität verbessern.

Daraus leiten sich die folgenden Investitionsschwerpunkte ab:

- Stärkung von Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße,
- Weiterführung und zügige Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
- Realisierung der Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union,
- Ausbau leistungsgerechter Anbindungen deutscher Seehäfen und ihrer seewärtigen Zufahrten sowie verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen,
- Förderung moderner Technologien, mit denen die verkehrliche und wirtschaftliche Effizienz des Gesamtverkehrssystems gesteigert werden kann.

##### **4.1 Stärkung von Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze**

Der BVWP 2003 sieht eine signifikante Steigerung des Anteils der Erhaltungs Investitionen am Gesamtinvestitionsvolumen auf rund 55 % vor. Angesichts des bestehenden Nachholbedarfs bei Ersatz und Erhaltung der Bestandsnetze wird mit dem Investitionsrahmenplan eine weitere Konzentration der



Investitionen auf diesen Bereich geplant. Mit 25,1 Mrd. € werden nahezu zwei Drittel der Investitionsmittel von 2006 bis 2010 für die Erhaltung der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vorgesehen.

#### **4.2 Weiterführung und zügige Fertigstellung laufender Vorhaben, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit**

Im Rahmen des Aus- und Neubaus der Verkehrsinfrastruktur hat die zügige Weiterführung und Fertigstellung in Bau befindlicher Vorhaben Vorrang. Entsprechend werden die erhöhten Investitionsmittel in erster Linie zur Verstärkung und Beschleunigung laufender Investitionsprojekte eingesetzt. Dies gilt in besonderem Maße für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). In der Laufzeit des Investitionsrahmenplanes werden alle VDE der Straße im Wesentlichen abgeschlossen. Die noch in Bau befindlichen VDE der Schiene werden weiter geführt. Beim VDE Nr. 8, der Schienenverbindung Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin, wird die Fertigstellung der Neubauabschnitte in den Teilprojekten Nr. 8.1, Nürnberg – Erfurt, und Nr. 8.2, Erfurt – Halle/Leipzig, bis zum Jahr 2016 verfolgt.

#### **4.3 Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken**

Im Anti-Stau-Programm werden die problematischsten Engpässe im Schienen-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßennetz aufgezeigt. Deswegen werden diese Engpässe im IRP vorrangig beseitigt. Die Projekte sind ausnahmslos im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Im Straßenbau werden die Betreibermodelle (A- und F-Modell, vgl. Punkt 7.2) genutzt, um den dringenden Ausbau von Bundesfernstraßen unter Nutzung privaten Kapitals zeitlich vorziehen zu können. Beispielhaft für die Beseitigung von Engpässen seien genannt:

##### **Schiene**

- Ausbau der Knoten z.B. Frankfurt/M., Köln, Berlin, Halle/Leipzig, Magdeburg und Erfurt,
- ABS Düsseldorf – Duisburg (im Rahmen Rhein-Ruhr-Express Köln/Bonn - Dortmund).

##### **Straße**

- A 1, Erweiterung von rd. 180 km zwischen Köln und Hamburg,
- A 3, Erweiterung von Abschnitten des Kölner Ringes und zwischen Aschaffenburg und Wertheim,
- A 5, Erweiterung von Offenburg bis Baden-Baden,
- A 6, Erweiterung Viernheim – Nürnberg,
- A 7, Neubau Füssen – Nesselwang,
- A 8, Erweiterung Würzburg – München auf einer Streckenlänge von insg. rd. 150 km,
- A 10, Erweiterung nördlicher Berliner Ring,

...

- A 40, Erweiterung Gelsenkirchen - Bochum/Stahlhausen,
- A 57, Erweiterung Neuss – Meerbusch,
- A 60, Erweiterung Hechtsheim-W – Mainz/Laubenheim,
- A 72, Neubau AK Chemnitz – Borna.

### **Wasserstraße**

- Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals,
- Bau der zweiten Schleusen Fankel und Zeltingen (Mosel),
- Ersatzneubau der Schleusen Minden und Dörverden.

## **4.4 Vorhaben zur Bewältigung der Verkehre im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union**

Mit der Erweiterung der Europäischen Union hat sich die Rolle von Deutschland als Drehscheibe des wachsenden internationalen Verkehrs verstärkt. Deutschland war und ist hierauf durch den vorrangigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland und durch eine gute bilaterale Zusammenarbeit mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik vorbereitet. So wurde mit der Tschechischen Republik bereits im Juli 1995 eine Vereinbarung zum Ausbau der Schienenverbindungen Berlin – Dresden geschlossen. Mit der Republik Polen wurde im April 2003 eine Vereinbarung zum Ausbau der Schienenstrecken Berlin – Warschau, Dresden – Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda – Horka – Kohlfurt (Wegliniec) unterzeichnet.

Ebenso sind für die Bewältigung der Ost-West-Verkehre die grenzüberschreitenden Schienen- und Straßenprojekte in die Niederlande, nach Belgien und Frankreich von hoher Dringlichkeit

Folgende wichtige Schienenverbindungen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind im Investitionsrahmenplan enthalten:

- der weitere Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder),
- der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL,
- der Ausbau der POS mit den Abschnitten Straßburg – Kehl – Appenweier (Südast) und Saarbrücken - Ludwigshafen (Nordast),
- der Ausbau der Strecke Köln – Aachen – Grenze D/B im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs Köln – Brüssel,
- Aus- bzw. Neubau der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel,
- Ausbau der Strecke Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen.

Für das Straßennetz sind im Investitionsrahmenplan u.a. folgende Aus- und Neubauprojekte enthalten:

- Bayern, A 6, Amberg – Lohma (–Bundesgrenze D/CZ),
- Sachsen, A 17, Dresden – Bundesgrenze D/CZ (Neubau), Fertigstellung Ende 2006,
- Sachsen, B 178, A 4 - Löbau – Bundesgrenze D/PL,
- Niedersachsen, B 402, Bundesgrenze D/NL – A 31 (Lückenschluss),
  
- Nordrhein-Westfalen, A 52, Netzschluss bei Roermond,
- Nordrhein-Westfalen, Netzschluss bei Venlo.

Ein Teil der im Zuge von Bundesstraßen im Grenzbereich ausgebauten Ortsumgehungen ist bereits fertig gestellt, weitere zahlreiche Bundesstraßen befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien.

#### **4.5 Ausbau leistungsgerechter Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten sowie verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen**

Vor dem Hintergrund der außenhandelsorientierten deutschen Volkswirtschaft und der großen regionalen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung deutscher Seehäfen gilt es, den maritimen Standort Deutschland und seine Export-/Importdrehscheiben zu sichern und zu stärken. Seehäfen sind Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs, sie sind zugleich logistische Dienstleistungszentren und Umschlagplätze für die Industriestandorte. Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindungen mit den Wirtschaftszentren und den Logistikkreisläufen in Deutschland gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.

Als wichtige Küstenländer übergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen enthält der Investitionsrahmenplan im Bereich Schiene rund 2,2 Mrd. € darunter die Projekte

- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde mit rd. 406 Mio. €
- dreigleisiger Ausbau der Strecke Stelle – Lüneburg mit rd. 230 Mio. €
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) mit rd. 196 Mio. € und
- den Aus- und Neubau der Verbindung Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Trasse) mit rd. 1,3 Mrd. €

- Der Ausbau des Knotens Bremen und der Strecken Berlin – Rostock und Berlin – Stralsund erfolgt im Rahmen der Investitionsmittel zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes.

Für die Seehafenanbindungen bei den Bundesfernstraßen sind folgende Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von ebenfalls rd. 2,2 Mrd. € im Investitionsrahmenplan vorgesehen:

	Investitionsbedarf <u>Bund ab 2006</u>
– Bremen, Neubau A 281	rund 280 Mio. €
– Hamburg, Erweiterung A 7	rund 160 Mio. €
– A 14, Magdeburg – Schwerin Voraussetzung für die Einstellung der Gesamtmaßnahme „Neubau der A 14, Magdeburg (A 2) – Schwerin (A 24)“, ist eine Kofinanzierung aus Mitteln des EFRE-Fonds in Höhe von insgesamt 350 Mio. €	rund 420 Mio. € plus 350 Mio. € EFRE-Mittel
– Mecklenburg-Vorpommern, Neubau B 96 n, Strelasundquerung – Rügen	rund 120 Mio. €
– Niedersachsen, Erweiterung A 1, Hamburg – Bremen, und Neubau A 26, Hamburg – Stade	rund 440 Mio. €
– Schleswig-Holstein, Neubau A 1, Heiligenhafen – Oldenburg, Neubau A 20 (Abschnitt Weede – Lübeck), Teilabschnitte A 21	rund 360 Mio. €
– Bundesstraßenabschnitte	rund 50 Mio. €

Deutsche Seehäfen nehmen im Containerumschlag einen Spitzenplatz ein. Die Bundesregierung arbeitet zusammen mit den Ländern daran, die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen umweltverträglich an die Entwicklung größerer Schiffseinheiten anzupassen. Im IRP sind hierzu bei den Maßnahmen an Bundeswasserstraßen Anpassungen der Fahrrinnen für neue Schiffsgrößen im weltweiten Containerverkehr an der Außenweser (28 Mio. €) und an der Unter- und Außenelbe (248 Mio. €) enthalten.

Die verkehrliche Anbindung und Vernetzung der zentralen Flughäfen ist ein wichtiges Element integrierter Verkehrspolitik, das infolge steigender Passagierzahlen im Luftverkehr und der Zusammenarbeit der großen Flughäfen an Bedeutung gewinnt. Kurzflüge zwischen den Flughäfen lassen sich durch schnelle Eisenbahnverbindungen ersetzen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schienenverbindung Köln – Rhein/Main bestätigt das. Diese verkehrspolitische Entwicklung wird im IRP-Zeitraum insbesondere mit dem VDE Nr. 8, Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg fortgesetzt. Die Anbin-

derung des Münchner Flughafens mit dem Transrapid an das Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz ist ebenfalls Bestandteil des IRP.

Erste Maßnahmen der neu zu beginnenden Projekte Rhein/Main – Rhein/Neckar und Rhein-Ruhr-Express fallen ebenfalls in den Zeitraum bis 2010, die Schwerpunkte der Bautätigkeit liegen danach.

#### **4.6 Förderung der Anwendung moderner Technologien**

Die wirtschaftliche Effizienz des Gesamtverkehrssystems und ein hohes Qualitätsniveau bei der Mobilität werden sich nur sichern lassen, wenn wir auch alle technischen Innovationskräfte mobilisieren.

Hierzu fördert der Bund insbesondere folgende Technologien:

##### Kombinierter Verkehr

Der Kombinierte Verkehr ist ein wichtiger Ansatz, um mehr Güter statt auf der Straße auf der Schiene und auf Bundeswasserstraßen zu transportieren bzw. für geschlossene Transportketten zu sorgen. Die Bundesregierung fördert ihn sowohl durch ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen als auch durch Baukostenzuschüsse für den Aus- und Neubau leistungsfähiger Umschlagterminals (Schiene/Straße und Wasserstraße/Straße bzw. Wasserstraße/Schiene/Straße). Die Finanzierung der KV-Umschlaganlagen erfolgt auf Antrag der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und auf Antrag von privaten Investoren (zum Beispiel Entwicklungsgesellschaften von Güterverkehrszentren, Häfen und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Für die Förderung von KV-Umschlaganlagen sind von 2006 bis 2010 rd. 275 Mio. € vorgesehen.

##### Gleisanschlussförderung

Auch beim Wagenladungsverkehr der Eisenbahn fördert der Bund finanziell die Infrastruktur für den Zugang zum Eisenbahnnetz. Hierzu hat die Bundesregierung zum 1. September 2004 mit Inkraftsetzen der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen das Gleisanschlussförderprogramm gestartet. Es soll einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels leisten, den Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2015 zu verdoppeln. Hierzu tragen bei

- die Förderquote in Höhe von 50 %, die hinsichtlich der übrigen 50 % der zuwendungsfähigen Kosten ein erhebliches eigenes wirtschaftliches Engagement des Zuwendungsempfängers erfordert und bloße Mitnahmeeffekte verhindern soll,
- die Mengenverpflichtung (zusätzliche Verkehre) des Zuwendungsempfängers und schließlich
- die Abhängigkeit der Zuwendung zu dem zu erwartenden Verlagerungseffekt im Sinne einer Ökonomisierung des Förderprogramms.

### Verkehrslenkung und –leitung

Die Verkehrslenkung und –leitung im Schieneverkehr gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnen. In diesem Rahmen soll das zukunftsorientierte Bahnleitsystem der DB AG unter Nutzung moderner Telematiktechnologien der Weiterentwicklung des Betriebsführungssystems der Bahn dienen. Auf der Basis einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie arbeitet die DB AG derzeit an einer integrierten Informationskette und an der Systemkonfiguration. Zu den betrieblichen Maßnahmen gehören

- die Zusammenführung von Rechnergesteuerter Zugüberwachung und Zuglaufverfolgung (RZÜ) und elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) im Rahmen der Betriebszentralen (BZ),
- der Elektronische Buchfahrplan, der dem Triebfahrzeugführer die Strecken- und Fahrinformationen über einen Bildschirm liefert, und
- die Zugfahrsteuerung zur Optimierung von Fahrzeit und Energieverbrauch.

Zur Überwindung unterschiedlicher Zugsteuerungs- und Zugsicherungssysteme in den EU-Mitgliedstaaten haben die Industrie und die Bahnen ein einheitliches Europäisches Schienenverkehrs-Managementsystem ERTMS mit den beiden Komponenten Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung ETCS und Funkkommunikation GSM-R entwickelt. GSM-R ist bereits im Betrieb der Eisenbahnen eingeführt. In Deutschland ist im konventionellen Eisenbahnsystem mit der weiterentwickelten induktiven Zugsicherung ein dem System ETCS gleichwertiges System vorhanden. Deshalb ist für die Migration von ETCS im konventionellen Bereich wichtig, dass die Forderung nach Interoperabilität im transeuropäischen Verkehr gewährleistet werden kann, ohne das vorhandene System generell umrüsten zu müssen. Hierzu verfolgt die deutsche Migrationsstrategie ein Korridorkonzept. Für das Hochgeschwindigkeitssystem sieht die deutsche Migrationsstrategie mittel- bis langfristig den vollständigen Ersatz der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) vor.

Soweit die Eisenbahninfrastruktur einbezogen ist, werden die Maßnahmen nach Maßgabe des Bundes-schieneausbaugesetzes mit Bundesmitteln gefördert.

Im Autobahnnetz werden als Folge der Verkehrszunahme hochbelastete und unfallreiche Streckenabschnitte in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs erwiesen und können im Vorgriff auf Ausbaumaßnahmen nachweislich für Entlastung sorgen. Noch in diesem Jahr ist die Herausgabe eines neuen Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen für den Zeitraum 2006 bis 2010 mit einem Investitionsvolumen von etwa 200 Mio. € geplant.

### Satellitennavigation Galileo

Die Satellitennavigation stellt einen attraktiven Wachstumsmarkt dar. Die wichtigsten Anwendungsfelder bestehen in den Bereichen Automobil, Transport und Logistik sowie Telekommunikation und Freizeit. Konkrete Beispiele für bereits bestehende und künftige Satellitennavigationsanwendungen sind das Flottenmanagement im Güterverkehr und die Frachtverfolgung, in der Luftfahrt der vollautomatische Präzisionsanflug und Kollisionswarnsysteme sowie im Schienenverkehr die Zugleitsysteme und die Trassenüberwachung.

Die Bundesregierung unterstützt das Satellitennavigationssystem Galileo, das als Projekt der EU durchgeführt wird. Die Kosten der Entwicklungsphase werden von EU (TEN-Mittel) und ESA finanziert, der Systemaufbau sowie der anschließende Betrieb sollen unter substantieller Beteiligung der Industrie getragen werden. Das BMVBS beteiligt sich maßgeblich an der Systementwicklung mit über 140 Mio. € Insgesamt stellt die Bundesregierung einschließlich der deutschen EU-Beiträge mehr als 500 Mio. € an den Gesamtkosten des Systems zur Verfügung. Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung für eine höchstmögliche Beteiligung der deutschen Industrie an der technischen Entwicklung und am Aufbau und Betrieb des Galileo-Systems ein. Nach Abschluss der Entwicklungsphase im Jahr 2008 und dem anschließenden Aufbau soll das System 2010/2011 in Betrieb gehen.

### Global Monitoring for Environment and Security (GMES)

GMES ist neben Galileo die zweite bedeutende technologische Initiative in Europa. Sie bündelt Beobachtungskapazitäten aus dem Weltraum, der Luft und von terrestrischen Systemen und garantiert einen unabhängigen europäischen Zugang. Mit GMES wird die integrierte Weiterverarbeitung von Daten zu Informationen zur Unterstützung der Umwelt- und sicherheitspolitischen Entscheidungsprozesse verwirklicht. Wegen des großen sozio-ökonomischen Nutzens von GMES wollen wir die Anwendung der Erdbeobachtung zum Nutzen von Umwelt und Sicherheit voranbringen. Die mittels der Erdfernerkundung gewonnenen Daten tragen unmittelbar dazu bei, die Qualität der Wettervorhersage

weiter zu verbessern. Diese sind für die Sicherheit in den Bereichen Luftfahrt, Schifffahrt und Straßenverkehr von großer Bedeutung. Daneben gewinnen diese Daten für Klima- und Umweltfragen, aber auch für grundsätzliche Fragen der Raumordnung, eine immer größere Relevanz.

#### Transrapid

Die Magnetschwebbahn Transrapid unterstreicht mit ihrer hoch entwickelten Technik nachhaltig die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland. Die Regierungskoalition hat in der Koalitionsvereinbarung festgelegt, die Realisierung mindestens einer Referenzstrecke in Deutschland unterstützen zu wollen. Mit dem Projekt München Flughafen – München Hauptbahnhof steht grundsätzlich ein geeignetes Projekt zur Verfügung, wie durch die Machbarkeitsstudie nachgewiesen wurde. Das Planfeststellungsverfahren ist im Sommer 2005 eingeleitet worden; die Auslegung der Unterlagen erfolgte in den Monaten April und Mai 2006. Die Erörterungstermine sind für Dezember 2006 vorgesehen. Das Verfahren wird voraussichtlich im Herbst 2007 abgeschlossen sein. Die Kosten des Transrapids München werden derzeit auf 1,85 Mrd. € geschätzt. Die Deutsche Bahn AG wird das Projekt eigenwirtschaftlich planen, realisieren und betreiben. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt durch die DB AG und den Freistaat Bayern. Aufgrund der industriepolitischen Bedeutung will der Bund die Realisierung finanziell fördern. Derzeit sind bereits 550 Mio. € im Bundeshaushalt abgesichert.

#### **4.7 Weitere Investitionsprojekte von nationaler Bedeutung**

Neben den Verkehrsträger übergreifenden Investitionsschwerpunkten haben einzelne Projekte des IRP infolge ihres verkehrlichen und wirtschaftlichen Potenzials, ihres innovativen Charakters und ihrer künftigen Funktion im Verkehrssystem eine besondere nationale Bedeutung. Dazu zählen der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International und der Rhein-Ruhr-Express.

#### Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Der BBI wird als ein funktions-, leistungs- und wettbewerbsfähiger internationaler Verkehrsflughafen für die Hauptstadt Berlin und die Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg geplant. Das Vorhaben soll verkehrs- und wirtschaftspolitisch und auch im Sinne des Flughafenkonzepts des Bundes die erforderlichen Kapazitäten im Luftverkehr sichern, verbessern und sicherheits- und umweltpolitisch neu ordnen. Wirtschafts- und standortpolitisch ist der Flughafen ein Beitrag des Bundes zur Unterstützung der regionalen, wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Entwicklung in der Hauptstadtregion Berlin/



Brandenburg. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006 liegt das Baurecht für den BBI vor. Die Inbetriebnahme ist zum Beginn des Winterflugplans 2011 geplant.

Zur Inbetriebnahme des BBI ist eine adäquate verkehrliche Anbindung über Schiene und Straße fertig zu stellen. So soll der BBI über einen unterirdischen Flughafenbahnhof innerhalb des Terminals an das Fernbahn-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Voraussetzung für die Einrichtung des geplanten Airport-Shuttles von Berlin Hauptbahnhof zum Flughafen-Bahnhof in der geplanten Taktichte und mit kürzestmöglicher Fahrzeit ist ferner der Ausbau der Dresdner Bahn im Süden Berlins und der zweigleisige Bau der Mahlower Kurve. Die Gesamtkosten der Schienenanbindung betragen 636 Mio. € Davon wird der überwiegende Teil bis zum Jahr 2010 eingesetzt, um die Anbindung von Westen her zeitgerecht fertig zu stellen.

Zur Anbindung des Flughafens an das Bundesfernstraßennetz werden folgende Straßenbaumaßnahmen realisiert:

- sechsstreifig neu gebaute A 113 mit neuer Anschlussstelle Flughafen bis 2008,
- vierstreifig ausgebaute B 96 einschließlich Ortsumgehung Glasow und Dahlewitz bis Ende 2006,
- vierstreifig ausgebaute B 96 a einschließlich Ortsumgehung Waßmannsdorf bis Ende 2007.

Die Investitionskosten hierfür betragen 520 Mio. €, wovon 430 Mio. € aus Bundesmitteln und 90 Mio. € aus EU-Mitteln finanziert werden.

### Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Die Rhein-Ruhr-Region als größter europäischer Ballungsraum benötigt zusätzlich ein leistungsfähiges schnelles schienengebundenes Verkehrsmittel. Der geplante RRX wird ein innovatives Angebot auf einer optimal ausgebauten Infrastruktur im Korridor Dortmund – Köln/Bonn schaffen. Er soll weitgehend nicht durch andere Systeme beeinträchtigt werden und mit hoher Geschwindigkeit die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Der Infrastrukturausbau als zentrale Voraussetzung für den RRX wird den Ausbau einzelner Knoten, die Verbesserung der technischen Effizienz, eine Netzergänzung und den Bau von einzelnen Ausweich- und Überholungsstrecken umfassen. Wesentliche Maßnahmen sind der Ausbau der auf der Strecke befindlichen Knoten, insbesondere Köln und Dortmund, sowie die Ausbaustrecke Düsseldorf – Duisburg. Der Bund hat ein Gutachten zur Ermittlung einer optimalen Angebotsstruktur und einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der erforderlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Auftrag gegeben. Die Untersuchungen werden 2006 abgeschlossen.

## **5 Investitionen für den Ersatz und die Erhaltung des bestehenden Verkehrsnetzes**

Mit 34.000 km Schienenwegen, 53.000 km Bundesfernstraßen und 7.300 km Bundeswasserstraßen zeichnet sich das deutsche Verkehrsnetz durch einen hohen Erschließungsgrad aus. Insgesamt beträgt die Netzdichte fast 1,0 km je km<sup>2</sup> Fläche. Dieses Kapital gilt es zu erhalten und seine Leistungsreserven durch Modernisierung zu erschließen. Deswegen werden im IRP-Zeitraum 2006 bis 2010 rund 64 % der Investitionsmittel auf Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen der Bestandsnetze von Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert. Das heißt, dass hierfür jährlich rund 5 Mrd. € eingesetzt werden.

### **5.1 Erhaltung der Schienenwege**

Der Bund trägt gem. Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz für Ausbau und Erhaltung des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Sorge. Er finanziert Investitionen in diese Schienenwege nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz. Die Investitionen umfassen Neubau-, Ausbau- sowie Ersatzinvestitionen. Die Ersatzinvestitionen stellen den Beitrag des Bundes zur Erhaltung des vorhandenen Netzes, des so genannten Bestandsnetzes, dar.

Grundlage für die Erhaltung des Bestandsnetzes bildet die Strategie 21 der Deutschen Bahn AG mit folgenden Elementen:

- Leistungssteigerung durch Trennung („Entmischung“) langsamer und schneller Verkehre,
- Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik,
- Beseitigung von Engpässen
- Einsatz intelligenter Technologien.

Für Investitionen in das Bestandsnetz ist der feste Betrag von 2,5 Mrd. € je Jahr eingeplant, das sind im IRP-Zeitraum 2006 – 2010 insgesamt 12,5 Mrd. € Dieser Betrag ist ausreichend, um den Bedarf für die Erhaltung und für die Modernisierung des Bestandsnetzes abzusichern. Für die damit zu realisierenden Maßnahmen schließen der Bund und die DB AG Sammelfinanzierungsvereinbarungen für bestimmte Investitionskomplexe (z.B. Oberbau, Bahnhoofsanlagen, Nahverkehr) und maßnahmenbezogene Finanzierungsvereinbarungen für Projekte > 15 Mio. € (z.B. Berlin – Rostock) ab. Der langfristige Bedarf an Mitteln für den Erhalt wird von BMVBS und DB AG auf der Basis einer umfassenden Analyse des Netzzustandes überprüft.

## **5.2 Erhaltung der Bundesfernstraßen**

Ein erheblicher Anteil der Autobahnen in den westlichen Bundesländern stammt aus den 60er und 70er Jahren. Für diese Autobahnen sind nun Grunderneuerungen – oftmals verbunden mit Ausbaumaßnahmen – erforderlich, um den heutigen und künftigen Verkehrsanforderungen weiter zu genügen. In den östlichen Bundesländern wurde und wird das Autobahnnetz vor allem durch Neu- und Ausbaumaßnahmen komplettiert. Dagegen stehen bei den Bundesstraßen noch erhebliche Erneuerungsmaßnahmen an, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen kombiniert werden müssen, um nach und nach den erforderlichen Standard zu erreichen.

Um die Erhaltungsplanung netzweit zu optimieren, wurde ein bundesweites Erhaltungsmanagement entwickelt und sukzessive eingeführt. Seine Nutzung und die entsprechende Mittelbereitstellung orientieren sich am Ziel des BVWP 2003, Qualität und Substanz der Autobahnen auf das Niveau wie zu Beginn der 90er Jahre und bei Bundesstraßen wie im Jahr 2000 zu erreichen.

Im IRP-Zeitraum ist eine Steigerung der Erhaltungsinvestitionen einschließlich der Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Ausbau-, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen von 1,8 Mrd. € im Jahr 2005 auf rd. 2,1 Mrd. € in den Jahren 2009 / 2010 geplant. Damit wird mit dem IRP der Substanzverfall gestoppt und eine Substanzverbesserung eingeleitet.

## **5.3 Erhaltung der Bundeswasserstraßen**

Das hohe Durchschnittsalter der Anlagen an den Bundeswasserstraßen bedingt, dass verstärkt Substanzerhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen im Vordergrund stehen müssen. Hier besteht Nachholbedarf, um weiter Betriebs- und Standsicherheit zu gewährleisten. Im Hinblick darauf werden viele Ersatzinvestitionen mit Erweiterungsanteilen kombiniert, so dass die Trennung der Ersatz- und Ausbauinvestitionen nur theoretischer Natur ist. Dennoch kann festgestellt werden, dass bis 2010 mit rd. 2,6 Mrd. € rund 90 % der Investitionsmittel in die Bundeswasserstraßen Erhaltungsmaßnahmen dienen.

Maßnahmenswerpunkte sind Ersatzinvestitionen an den Anlagen am west- und ostdeutschen Kanalnetz sowie an den staugeregelten Flüssen, wie zum Beispiel an der Mittelweser, dem Neckar und dem Main.

## **6 Investitionen für den Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege**

Der IRP enthält Verkehrsprojekte für den Aus- und Neubau in den Bereichen Schiene, Straße und Wasserstraße mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 50,1 Mrd. € vor. Diese Vorhaben sind

ausschließlich Projekte des Vordringlichen Bedarfs der Schienen- und Bundesfernstraßenausbaugesetze bzw. des BVWP 2003 bei Wasserstraßenprojekten.

Die Projektaufnahme in den IRP und ihre Dotierung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Die Fortführung und Fertigstellung im Bau befindlicher Vorhaben haben Vorrang vor Neubeginnen.
  
- Entscheidend für die Aufnahme von Neubeginnen sind
  - die Bedeutung für die Umsetzung der investitionspolitischen Schwerpunkte, darunter die Stärkung von Wirtschaftszentren und Wachstumskernen,
  - die Funktion für die Verkehrswirksamkeit bzw. Leistungsfähigkeit des Projektes im Netz (Lücken- bzw. Netzschluss),
  - der Planungsstand bzw. bestehendes Baurecht.

Im IRP sind bei den Aus- und Neubauprojekten in Höhe von 50,1 Mrd. € allein rund 26 Mrd. € das sind 52 %, für die Fortführung im Bau befindlicher Vorhaben gebunden.

## **6.1 Investitionen für den Aus- und Neubau von Schienenwegen**

Der IRP beinhaltet für Aus- und Neubauprojekte der Schiene Investitionen in Höhe von 25,2 Mrd. €. Hiervon werden 14,9 Mrd. € für die Fortführung bereits begonnener Projekte vorgesehen. Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind mit einem Investitionsvolumen von 10,3 Mrd. € berücksichtigt.

Der Anteil für die Schiene an den erhöhten Investitionsmitteln wird in erster Linie zur Investitionsverstärkung bei folgenden Vorhaben eingesetzt:

- Neubauabschnitte des VDE Nr. 8.1, Nürnberg – Erfurt, und des VDE Nr. 8.2, Erfurt – Halle/Leipzig, wofür allein im Zeitraum bis 2010 rund 1,5 Mrd. € vorgesehen sind. Dieses Bautempo soll die Inbetriebnahme bis 2016 ermöglichen.
  
- TEN-Schienenprojekt Brüssel – Aachen – Köln zur Finanzierung des Buschtunnels im Abschnitt Aachen – Grenze B/D.
  
- Darüber hinaus werden die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde, der Beginn des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Stelle – Lüneburg und der Baubeginn der Neu- und

Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover (so genannte Y-Trasse) in den Zeitraum vor 2010 vorgezogen (Hinterlandanbindung Seehäfen).

- Weiterhin kann der Ausbau der Strecke von Hoyerswerda über Horka bis zur polnischen Grenze beschleunigt werden (EU-Osterweiterung).

Der Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes mit der Liste der Bedarfsplanprojekte ist als Anlage 1 beigelegt.

## **6.2 Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundesfernstraßen**

Der IRP enthält für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 22,4 Mrd. €

Die Vorbelastung durch laufende Investitionsvorhaben, festgelegte Programme und die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte beträgt rund 50 % des Planungsvolumens. Für neue Vorhaben, das heißt für die fünf Pilotprojekte des A-Modells sowie für die Einordnung planfestgestellter oder in der Planfeststellung befindlicher Projekte sind weitere 33 % erforderlich. Für weitere neue Projekte verbleibt ein Entscheidungsspielraum – dieser aber länderweise differenziert – von rund 17 %.

Die Vorhabenauswahl für den Investitionsrahmenplan erfolgt allein aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Auf der Grundlage der investitionspolitischen Schwerpunkte werden wirtschafts- und beschäftigungswirksame Rahmenbedingungen, netzkonzeptionell wichtige Maßnahmen wie Lückenschlüsse und Netzkomplettierungen sowie die Beseitigung von Engpässen prioritär berücksichtigt. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit der Straße sollen im IRP-Zeitraum weitgehend fertig gestellt werden.

Bei der Planung von Bundesfernstraßenprojekten spielt die Beachtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Anforderungen eine wichtige Rolle, d. h. der Einsatz der Investitionsmittel im Bundesfernstraßenbau erfolgt nach umfassender Umweltverträglichkeitsprüfung der Projekte. Das gilt für alle umweltrelevanten Gesichtspunkte wie die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz, die Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und wasser-, boden- oder abfallrechtlicher Fragen.

Soweit an Bundesstraßen Radwege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gebaut werden sollen, können hierfür Straßenbaumittel des Bundes verwendet werden. Derzeit bestehen rund 16.900 km Radwe-

ge an Bundesstraßen. Seit 2002 ist ein eigener Haushaltstitel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen in der Baulast des Bundes mit jährlich bis zu 100 Mio. € eingerichtet. Der Betrag entspricht einer Verdoppelung gegenüber den Vorjahren.

Die Anzahl der bewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen, jeweils bestehend aus mindestens einem Nebenbetrieb – wie zum Beispiel Tankstelle, Raststätte – sowie der Verkehrsanlage soll sich im Zeitraum bis 2010 von derzeit 430 auf voraussichtlich 460 Anlagen erhöhen. Darüber hinaus werden die Verkehrsanlagen, insbesondere zur Reduzierung der Lkw-Parkengpässe neu- bzw. ausgebaut. Der Ausbau unbewirtschafteter Rastanlagen wird im bisherigen Umfang, zumeist im Zuge von Neubau oder Erweiterungsmaßnahmen, fortgesetzt. Das Ausbauprogramm für bewirtschaftete Rastanlagen an den Bundesautobahnen wird für den Zeitraum 2006 bis 2015 mit einem Investitionsvolumen von rund 250 Mio. € fortgeführt.

Insgesamt sind mit der Realisierung der Projekte des IRP folgende Bauleistungen verbunden:

– rd. 760 km Neubau von Bundesautobahnen	rund 5,9 Mrd. €
– rd. 970 km Erweiterung von Bundesautobahnen	rund 6,6 Mrd. €
– rd. 2.000 km Erweiterung und Neubau von Bundesstraßen einschließlich rd.300 Ortsumgehungen	rund 7,7 Mrd. €

Das Verhältnis Bundesautobahnen- zu Bundesstraßeninvestitionen beträgt etwa 63 % zu 37 %.

Der IRP den Ausbau der Bundesfernstraßen mit der Liste der Bedarfsplanprojekte einschließlich weiterer Erläuterungen ist als Anlage 2 beigefügt.

### **6.3 Investitionen für den Aus- und Neubau in Bundeswasserstraßen**

Der IRP enthält rd. 0,7 Mrd. € für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen. Da die meisten Ausbaivorhaben allerdings mit ohnehin erforderlichen Ersatzinvestitionen verbunden sind, enthält der IRP überwiegend kombinierte Maßnahmen in Höhe von insgesamt 3,3 Mrd. €

Neben der Fortführung laufender und teilweise bereits weit fortgeschrittener Vorhaben werden mit dem IRP auch bislang zurückgestellte Teilmaßnahmen laufender Vorhaben in Angriff genommen. Hierunter fallen der Ausbau der Schleusenkanäle an der Mittelweser, der Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal, der Bau der Hafenschleuse Magdeburg und Maßnahmen an der Oder-Havel-Wasserstraße. Darüber hinaus enthält der IRP auch neue Vorhaben, die im Zeitraum 2006 – 2010 begonnen werden können. Dies betrifft u. a. die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe, der

Außenweser sowie der Unterweser, den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals, den Neubau der Schleusen Dörverden und Minden und die Vertiefung des Untermains. Einige Maßnahmen des IRP können durch die Investitionserhöhung, in deren Rahmen die Bundeswasserstraßen überproportional berücksichtigt wurden, verstärkt bzw. vorgezogen werden. Hiervon profitieren insbesondere die Hafenschleuse Magdeburg, die zweite Schleuse Fankel (Mosel), die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe, der Außenweser sowie der Unterweser.

Der IRP für den Ausbau der Bundeswasserstraßen (Projektliste) ist als Anlage 3 beigefügt.

## **7 Grundlagen der Finanzierung**

### **7.1 Bundesmittel und Mauteinnahmen**

#### **Investitionsmittel**

Der Verkehrsbereich ist mit Abstand der größte Investitionsbereich des Bundes. Im IRP-Zeitraum betragen die Verkehrsinvestitionen rund 11 Mrd. € jährlich. Damit sind rund 47 % der investiven Ausgaben des Bundes Investitionen im Verkehrsbereich. Die Koalition hat mit ihrer Entscheidung, die bisherige Planung der Verkehrsinvestitionen in dieser Legislatur um 4,3 Mrd. € zu erhöhen, eine wichtige Grundlage für eine verbesserte Infrastrukturpolitik geschaffen.

Mit der Einführung der **Maut für schwere Nutzfahrzeuge** am 01.01. 2005 wurde die Umsteuerung zur Nutzerfinanzierung eingeleitet. Für den Zeitraum bis 2010 wird nach Abzug der Kosten für den Betrieb des Mautsystems von jährlichen Mautmitteln für Verkehrsinvestitionen in Höhe von rund 2,2 Mrd. € ausgegangen. Die Mautmittel schließen nahtlos an das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 an, mit dem die bis 2000 bestehende Unterfinanzierung der Verkehrsinvestitionen im Wesentlichen ausgeglichen wurde. Für die mit der Mauterhebung einhergehende Umstellung von der reinen Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung hat der Bund die verkehrsträgerübergreifend tätige VIFG gegründet und diese Gesellschaft mit der Verwaltung und Verteilung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühren beauftragt. Damit hat der Gesetzgeber die Zweckbindung der erhobenen Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gesichert. Insbesondere durch die Möglichkeit der Übertragbarkeit der Mittel in das nächste Haushaltsjahr und des verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichs kann die VIFG im Rahmen eines modernen Finanzmanagements die begrenzten Investitionsmittel flexibel und effektiv einsetzen. Um die Flexibilität der Investitionssteuerung weiter auszugestalten, ist im Koalitionsvertrag festgehalten, die Aufgabenstellung der VIFG zu erweitern und ihre Kreditfähigkeit zu prüfen. Hierzu hat das BMVBS ein Rechtsgutach-

ten erarbeiten lassen, das die Möglichkeiten und Voraussetzungen aufzeigt, wie die Kreditfähigkeit unter Beachtung der bestehenden europa- und verfassungsrechtlichen Bedingungen erreicht werden kann. Die Ergebnisse des Gutachtens werden nach hausinterner Befassung mit einzelnen Bundesressorts zu erörtern sein, um anschließend dem Deutschen Bundestag entsprechende Vorschläge unterbreiten zu können.

### **Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz**

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das Fördervolumen beträgt derzeit 1,667 Mrd. € jährlich. 80 % der GVFG-Mittel werden den Ländern nach einem Schlüssel zugeteilt – Länderprogramm für öffentlichen Personennahverkehr, kommunalen Straßenbau und Fahrzeugförderung – mit einem Fördersatz von bis zu 75 %. 20 % der GVFG-Mittel bleiben einem besonderen Bundesprogramm für öffentlichen Nahverkehr auf Schienen vorbehalten, welches das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufstellt sowie jährlich fortschreibt. Aus dem Bundesprogramm können Bau oder Ausbau von ÖPNV-Schienenverkehrswegen in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten gefördert werden, wenn die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens 51 Mio. € übersteigen. Der Fördersatz beträgt im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes bis zu 60 %.

Im Rahmen der Föderalismusreform sind Änderungen zum GVFG beschlossen worden. Die GVFG-Länderprogramme werden zum Ende 2006 abgeschafft. Ab 2007 erhalten die Länder hierfür Kompensationszahlungen, die bis 2013 zugesichert sind.

Das GVFG-Bundesprogramm bleibt bestehen und wird in bisheriger Form und Höhe (332 Mio. €a) fortgeführt bis 2019.

## **7.2 Public-Private-Partnership-Modelle (PPP)**

PPP-Projekte sind private Betreibermodelle, mit deren Hilfe eine bedarfsgerechte Mittelbereitstellung für die Erhaltung und den Aus- und Neubau erreicht werden soll. Gleichzeitig ermöglichen langfristige Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und privatem Betreiber bei einer fairen Risikoverteilung spürbare Effizienzvorteile. Zwei Modelle kommen gegenwärtig zur Anwendung:

### Betreibermodell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG)

Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Unterhaltung eines Straßenabschnittes – begrenzt auf Tunnel, Brücken, Gebirgspässe und autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen – werden von einem Privaten übernommen. Er refinanziert sich über Gebühreneinnahmen der Konzessionsstrecke für Pkw und Lkw



(F-Modell). Im Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen sind drei F-Modell-Projekte enthalten. Der Bund ist mit jeweils bis zu 20 % der Baukosten als Anschubfinanzierung beteiligt.

#### Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau

Mit der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut zum 01.01.2005 wurde das A-Modell als privatwirtschaftliches Betreibermodell für mehrstreifige Autobahnerweiterungen möglich. Beim A-Modell baut der Private bei bestehenden BAB den 5. und 6. Fahrstreifen und betreibt und erhält alle Fahrstreifen. Die Refinanzierung erfolgt durch die auf der Konzessionsstrecke anfallende Lkw-Maut, gegebenenfalls zuzüglich einer Anschubfinanzierung, deren Höhe dem Wettbewerb unterliegt. Im Jahr 2005 wurden die Vergabeverfahren für vier der fünf A-Modell-Pilotprojekte gestartet:

- A 8 (Augsburg – München),
- A 4 (Landesgrenze HE/TH – AS Gotha),
- A 5 (Malsch – AS Offenburg),
- A 1 (AK Bremer Kreuz – AD Buchholz).

Das nordrhein-westfälische Projekt A 4/A 1 (AS Düren – AK Köln/Nord) soll so zeitnah wie möglich gestartet werden, wobei zunächst das Land Baurecht für den Abschnitt Düren – Kerpen schaffen muss.

Die bisher ausgeschriebenen vier A-Modell-Pilotprojekte befinden sich im Einzelnen in folgenden Verfahrensstadien:

- A 8: Bekanntgabe der bevorzugten Bieter im September 2006, Verhandlungen vsl. Oktober - Anfang Dezember 2006, Konzessionsbeginn vsl. Mai 2007.
- A 4: Auswertung der Angebote, Bekanntgabe der bevorzugten Bieter vsl. Dezember 2006, Verhandlungen vsl. Januar - März 2007, Konzessionsbeginn vsl. September 2007.
- A 5: Bekanntgabe der Auswertung des Teilnahmeantrages im September 2006, Aufforderung zur Angebotsabgabe vsl. Oktober/November 2006, Konzessionsbeginn vsl. 2008.
- A 1: Bekanntgabe der Auswertung des Teilnahmeantrages erfolgte im Oktober 2006, Aufforderung zur Angebotsabgabe vsl. November 2006, Konzessionsbeginn vsl. 2008.

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlichen Privaten Partnerschaften (ÖPP-Beschleunigungsgesetz) werden weitere Hemmnisse für den Einsatz von PPP-Modellen beseitigt.

Es ermöglicht die

- Öffnung des Investmentgesetzes für Beteiligung offener Immobilienfonds an PPP,
- Beseitigung grund- und grunderwerbsteuerlicher Benachteiligung von PPP,
- Klärung vergaberechtlicher Zweifelsfragen und
- Änderungen im Haushaltsrecht und im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Wahlmöglichkeit des Privaten zwischen öffentlichrechtlicher Gebühr und privatrechtlichem Entgelt).

Derzeit wird ein zweites ÖPP-Beschleunigungsgesetz vorbereitet, das weitere Rahmenbedingungen für PPP in Deutschland verbessern soll.

### **7.3 Finanzhilfen der Europäischen Union**

#### **Transeuropäische Netze Verkehr**

Vorhaben, die der Entwicklung der Transeuropäischen Netze Verkehr (TEN-V) dienen, können mit Mitteln aus der TEN-Haushaltlinie der Europäischen Union kofinanziert werden. Auf diese Förderung, die grundsätzlich maximal 10 %, in genau definierten Fällen maximal 20 % der Investitionskosten nicht überschreiten darf, besteht kein Rechtsanspruch. Über die zu fördernden Projekte entscheiden die Mitgliedstaaten im TEN-Zuschussausschuss.

Die EU sieht in ihrer Haushaltslinie für den Zeitraum 2007 bis 2013 rund 8 Mrd. € vor. Über die hiermit zu fördernden Projekte und die daraus resultierenden Länderanteile wird voraussichtlich im Herbst 2007 mit dem Rahmenplan entschieden.

#### **Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)**

Die EU-Mitgliedstaaten haben für die Verwendung der EFRE-Mittel Programme aufzustellen. Mit dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 hat Deutschland erstmals ein solches Programm für den Ausbau der Bundesverkehrswege erstellt und die Zustimmung der EU bekommen. Die hierin enthaltenen Projekte können in Ziel-1-Gebieten (neue Bundesländer) mit maximal 75 % der Investitionskosten aus EFRE-Mitteln der EU finanziert werden. Das Programm hat ein Gesamtinvestitionsvolumen von 3,2 Mrd. € davon stellt die EU-KOM rund 1,66 Mrd. € EFRE-Mittel zur Verfügung. In Abstimmung mit den Ländern ist eine Fortsetzung dieses Programms für die Förderperiode 2007 bis 2013 mit einem Volumen von rd. 3,0 Mrd. € bei EFRE-Mitteln in Höhe von rd. 1,5 Mrd. € beabsichtigt.

Anlage 1: Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes  
- Projektliste -

Anlage 2: Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen  
- Projektliste und Erläuterungen -

Anlage 3: Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen  
- Projektliste -