

Investitionsprogramm  
für den Ausbau der  
Bundesschienenwege,  
Bundesfernstraßen  
und Bundeswasserstraßen  
in den Jahren 1999 bis 2002

Investitionsprogramm für den Ausbau  
der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und  
Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002  
– Investitionsprogramm 1999 bis 2002 –

<b>1.</b>	<b>Verkehrspolitische Grundlagen und Schwerpunkte .....</b>	<b>1</b>
1.1	Ziele der Verkehrspolitik, Aufgabenschwerpunkte beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.....	1
1.2	Instrumente der Investitionsplanung .....	3
1.2.1	Bundesverkehrswegeplan.....	3
1.2.2	Bedarfspläne.....	4
1.2.3	Fünfjahrespläne .....	5
<b>2.</b>	<b>Grundlagen und Beschlussfassung zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 und zum Investitionsprogramm 1999 bis 2002.....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Investitionsprogramm 1999 bis 2002 .....</b>	<b>9</b>
3.1	Finanzrahmen .....	9
3.2	Finanzhilfen nach dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 .....	11
3.3	Aufteilung der Investitionsmittel auf Ersatz- und Erhaltung sowie Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur und auf die Länder .....	12
<b>Anhang</b>	<b>Projektlisten des Investitionsprogramms 1999 bis 2002</b>  Zusammenstellung der Projekte aus dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 mit Förderung nach dem EFRE-Bundesprogramm	

# **1. Verkehrspolitische Grundlagen und Schwerpunkte**

## **1.1 Ziele der Verkehrspolitik, Aufgabenschwerpunkte beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**

Ziel der Verkehrspolitik ist es, Mobilität für Personen und Güter im vereinten Deutschland – und damit in der Mitte Europas – umweltgerecht zu sichern.

Dazu müssen alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten. Eine zukünftige Mobilitätssicherung erfordert ein effektives und wirtschaftlich effizientes Zusammenwirken von Straßen- und Schienenverkehr, von Wasserstraßen- und Luftverkehr. Der Ausbau von Knoten und Schnittstellen, der Einsatz von Telematik, die Nutzung moderner Verkehrsmanagement und -logistiksysteme und eine bessere Verkehrsorganisation sind wesentliche Bausteine für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Technische Optimierungen und technologische Innovationen müssen schneller und zielgerichteter für den Verkehrsablauf und den Ressourcenschutz nutzbar gemacht werden.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine Voraussetzung für die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen der Bundesrepublik Deutschland. Zugleich ist es die Grundlage für unsere arbeitsteilige Wirtschaft, für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand. Nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands ist besonders deutlich geworden, dass eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern die qualitative und quantitative Entwicklung in der Verkehrsinfrastruktur ist. Das künftige Verkehrssystem muss den geänderten Verkehrsströmen und dem Nachholbedarf Rechnung tragen und seinen Beitrag für eine Angleichung der Lebensverhältnisse leisten. Der wirtschaftliche Aufschwung in den neuen Bundesländern und ebenso die Standortsicherung in den alten Bundesländern erfordern ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Verkehrswegenetz. Gleichzeitig schafft der Verkehrswegebau neue Arbeitsplätze und fördert die regionale Entwicklung.

Das Verkehrssystem in Deutschland steht auch im Hinblick auf die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes und die Öffnung der osteuropäischen Staaten vor anhaltend neuen Anforderungen. Das deutsche Verkehrswegenetz trägt dabei die Hauptlast des Transitverkehrs in Europa und hat damit einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Integration Europas zu leisten.

Die Verkehrsinfrastruktur trägt zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland bei. Der Standortvorteil Deutschlands durch seine zentraleuropäische Lage muss erhalten bleiben.

Angesichts steigender Mobilitätsbedürfnisse gilt es, dem Ziel eines umweltfreundlichen Verkehrssystems mehr Raum zu geben. Der Umweltschutz ist integraler Bestandteil der Verkehrspolitik.

Die Verkehrspolitik kann die Summe dieser nationalen und internationalen Herausforderungen nur in einem abgestimmten Vorgehen von Ordnungs- und Investitionspolitik erfüllen.

Daraus ergeben sich folgende Aufgaben:

- Bereitstellung eines modernen, alle Regionen verbindenden und koordinierten Verkehrswegenetzes,
- beschleunigter Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern unter Ausnutzung der Maßnahmen der Planungsbeschleunigung,
- Schliessung von Lücken im bestehenden Verkehrswegenetz Deutschlands; Verbindungen zu den Nachbarstaaten verbessern,
- Weiterentwicklung des Ordnungsrahmens für die Verkehrswirtschaft,
- Schaffung und Sicherung eines funktionierenden Wettbewerbs,
- Sicherung der Bestands- und Erhaltungsinvestitionen,
- Stärkung der Rolle der Bahn auf der Basis der Bahnstrukturreform und eines modernisierten Schienennetzes,
- Schaffung und Entwicklung neuer Instrumente zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur,
- Abbau der Umweltbelastungen,
- Beitrag zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland und Europa zu einem einheitlichen Verkehrssystem u. a. durch Einsatz moderner Kommunikations-, Leit- und Informationssysteme (Telematik), für City- und Fernverkehrslogistik zu integrierten Transportketten und zu Zugsleitsystemen,
- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs.

Im Hinblick hierauf sind bereits beachtliche Leistungen erbracht worden.

Die Investitionstätigkeit muss fortgeführt werden, damit

- bundesweit die zur Verkehrsabwicklung notwendigen Kapazitäten verfügbar sind,

- zugleich die bestehende Verkehrsinfrastruktur insbesondere auch in den alten Bundesländern in ihrer Substanz erhalten bleibt und
- die angestrebte Integration der Verkehrssysteme praktiziert werden kann.

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Wirtschaftswachstum Beschäftigung sichern hilft. Dies steht im Einklang mit dem Zukunftsprogramm zur Sicherung von Arbeit, Wachstum und sozialer Stabilität und deswegen ist die „Verstetigung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur“ auch ein wirtschaftspolitischer Schwerpunkt. In diesem Zusammenhang wird auch der Aufbau Ost auf hohem Niveau fortgeführt werden.

Dabei werden sich die einzusetzenden Finanzmittel allerdings an realistischen Möglichkeiten orientieren müssen. Nicht alles was wünschbar ist, ist auch möglich. Bei den Investitionen müssen klare Prioritäten gesetzt werden. Damit wird Handlungsfähigkeit auch im investitionspolitischen Bereich zurückgewonnen.

Das vorliegende Investitionsprogramm 1999 bis 2002 soll dazu beitragen, diese Aufgabe zu erfüllen und einen kontinuierlichen Übergang bis zum Vorliegen eines überarbeiteten Bundesverkehrswegeplanes und der parlamentarisch verabschiedeten Bedarfspläne von Bundesschienenwegeausbaugesetz, Fernstraßenausbaugesetz und des geplanten Bundeswasserstraßenausbaugesetzes sicher zu stellen.

## **1.2 Instrumente der Investitionsplanung**

Die Investitionsplanung verwendet unterschiedliche Instrumente, die nachfolgend zum besseren Verständnis kurz dargestellt sind.

### **1.2.1 Bundesverkehrswegeplan**

Derzeit gilt noch der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92).

In den Bundesverkehrswegeplänen wird auf der Basis verkehrsträgerübergreifender Prognosen und Bewertungskriterien das für die Gestaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur erforderliche Investitionsvolumen einschließlich der Finanzmittel für Ersatz und Erhaltung dargestellt.

Eine Einordnung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte wird entsprechend ihren gesamtwirtschaftlichen Bewertungen und ökologischen Einschätzungen in Dringlichkeitsstufen vorgenommen. Bei der Auswahl und der Feststellung der Dringlichkeit von

Investitionen ist bei den Bahnen darüber hinaus ein betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsnachweis unabdingbar.

Der jeweilige Bundesverkehrswegeplan spiegelt somit die verkehrsinvestitionspolitischen Ziele der Bundesregierung wider.

Er ist ein Investitionsrahmenplan und kein Finanzierungsplan oder -programm; gleichwohl wird sein Maßnahmenvolumen weitestgehend auf die Möglichkeiten der mittelfristigen Finanzplanung ausgerichtet.

Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme des BVWP werden keine Festlegungen getroffen. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt bei Vorliegen der „Baureife“ (Baurecht, i. d. R. durch unanfechtbar gewordenen Planfeststellungsbeschluss, Ausführungsentwurf) nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.

Nach nunmehr acht Jahren Laufzeit des bis zum Jahre 2010 (12) angelegten BVWP '92 ist deutlich geworden, dass eine Überarbeitung aus verschiedenen Gründen erforderlich ist, da

- die Prognosen durch die bereits eingetretenen Verkehrsentwicklungen überholt sind und der Straßengüterverkehr sich weit überdurchschnittlich entwickelt hat, während der Schienenverkehr gegenüber den Erwartungen dramatisch zurückgeblieben ist,
- die Kosten vieler Projekte nicht mehr aktuell sind und damit auch die Nutzen/Kostenverhältnisse einiger Projekte nicht mehr volle Gültigkeit haben,
- der BVWP '92 mit rd. 80 bis 90 Mrd. DM erheblich unterfinanziert ist,
- ein Teil der für Investitionen vorgesehenen Finanzmittel bereits durch Refinanzierungen privat vorfinanzierter Projekte in Anspruch genommen wird.

### **1.2.2 Bedarfspläne**

Der Bundesverkehrswegeplan ist mit seinen bewerteten Projekten zugleich Grundlage für die jeweils vom Parlament zu verabschiedenden gesetzlichen Bedarfspläne, die dem Bundesfernstraßenausbaugesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz als Anlage beigefügt sind.

Für die in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ dieser Bedarfspläne enthaltenen Maßnahmen ist somit der Bedarf gesetzlich anerkannt, allerdings steht auch hier die Realisierung unter Haushaltsvorbehalt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundeskanzleramt beabsichtigen, analog zu den o. g. beiden Ausbaugesetzen auch ein Wasserstraßenausbaugesetz zu schaffen und dabei auch die Überprüfungszeitpunkte aller drei Gesetze zeitlich zu synchronisieren.

### **1.2.3 Fünfjahrespläne**

In den o. g. Ausbaugesetzen wird festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen Fünfjahrespläne aufzustellen hat, die den Rahmen für die Aufstellung des Straßenbauplans bzw. des Ausbauplans für die Bundesschienenwege darstellen.

Die geltenden Fünfjahrespläne und das erstmals aufgestellte Investitionsprogramm 1999 bis 2002 werden aufeinander abgestimmt.

## **2. Grundlagen und Beschlussfassung zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 und zum Investitionsprogramm 1999 bis 2002**

Die Regierungskoalition hat in der Vereinbarung vom 20. Oktober 1998 unter der Überschrift „Effiziente und umweltgerechte Verkehrspolitik“ die Überarbeitung des BVWP '92 festgelegt und zwar mit folgenden Zielen:

„Wir wollen ein Verkehrssystem, das die Mobilität aller Menschen flächendeckend und umweltverträglich gewährleistet. Verkehrsinvestitionen sind für nachhaltiges Wachstum unverzichtbar. Die Arbeitsplatzchancen der Mobilitätswirtschaft werden genutzt.“

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands von zentraler Bedeutung. Die Investitionen in Verkehrswege und Umschlagplätze sind deshalb zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft.

Der Bundesverkehrswegeplan ist in diesem Sinne zügig zu überarbeiten. Dies gilt für die zu aktualisierenden Verkehrs- und Preisprognosen, die Bewertungsmaßstäbe, die verkehrsträgerübergreifenden Integrationseffekte und für die Sicherstellung der Finanzierbarkeit einschließlich der Folgekosten.

Bis zum Abschluß der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes wird es bei im Bau befindlichen Maßnahmen keine Bauunterbrechung geben. Bereits vergebene Aufträge werden ausgeführt.

An der Priorität für den Aufbau Ost wird festgehalten. Das schließt die Prüfung von Alternativen zu bisherigen Vorhabenplanungen, wie die „Mitte-Deutschlandbahn“ (Kassel–Erfurt–Chemnitz–Dresden–Görlitz) und die „Sachsen-Magistrale“ (Chemnitz–Plauen–Nürnberg), ausdrücklich ein.“

Diese Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 stellt einen Schwerpunkt der Arbeiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die 14. Legislaturperiode dar; sie orientiert sich an folgenden Leitzielen:

1. Dringlich ist eine ausgewogenere Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern. Angesichts des dynamischen Wachstums des Straßengüterverkehrs, der allein in den zurückliegenden fünf Jahren eine Zunahme der Verkehrsleistung um rd. 16 % zu verzeichnen hatte und damit heute das 2,3-fache der Verkehrsleistung von Schiene und Wasserstraße erbringt, müssen die Voraussetzungen für eine stärkere Teilhabe von Schiene und Wasserstraße am Güterverkehr geschaffen werden: Dazu gehören u. a. deutliche Verbesserungen der Interoperabilität im internationalen Schienenverkehr, die Öffnung der nationalen Märkte für Dritte, aber auch eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr durch die ab 2002 vorgesehene streckenbezogene Lkw-Gebühr auf Autobahnen.
2. Sowohl Güter- als auch Personenverkehr brauchen eine bessere Vernetzung. Im Güterverkehr müssen die Schnittstellen wesentlich verbessert werden, damit der Kombinierte Ladungsverkehr und die Güterverkehrszentren ihre Vorteile entwickeln können.  
Im Personenverkehr müssen weitere Leistungsanreize für den Wechsel vom Individualverkehr zum ÖPNV geschaffen werden. Ein attraktiver Schienenpersonenverkehr mit guten Verbindungen in und zwischen den Ballungsräumen und Zentren gehört ebenso dazu wie eine Verbesserung des Bahnhofsumfeldes und günstige Umsteigebeziehungen durch integrierte Taktfahrpläne.

3. Die Sicherung des Bestandes der Verkehrsinfrastruktur und deren Optimierung haben hohe Priorität. Die Verkehrswegeinfrastruktur des Bundes stellt ein Anlagevermögen von ca. 570 Mrd. DM dar, das es verkehrssicher zu erhalten und zu pflegen gilt.
4. Während in der Vergangenheit der Schwerpunkt der Schieneninvestitionen auf einzelne Neu- oder Ausbauprojekte gelegt worden ist, müssen jetzt die Vorteile, die sich durch verstärkte Investitionen ins Bestandsnetz für Rationalisierung sowie Leit- und Sicherungstechnik ergeben, mehr Gewicht bekommen.
5. Der Beitrag der Telematik zur Erhaltung der Mobilität und zur Reduzierung der Verkehrsbelastung muss weiterentwickelt werden. Zum einen besteht die Chance, mit Hilfe der Telematik Verkehre zu verlagern (zeitlich oder auf andere Verkehrsträger) oder sogar entbehrlich werden zu lassen (Telearbeit) sowie Verkehrsabläufe (z. B. auf hochbelasteten Autobahnen) zu verbessern. Zum anderen sind die mit der Telematik verbundenen Innovationen eine Chance für mehr Beschäftigung und neue, hochwertige Arbeitsplätze in Deutschland und Europa.
6. Die seinerzeitigen Prognosen des BVWP '92 zur Verkehrsentwicklung sind zu überprüfen und als wichtige Grundlage für die Projektbewertung zu aktualisieren, um so eine realistische Basis für Fortschreibung der Ausbauplanungen zu haben.
7. Die Politik der Bundesregierung wird nicht nur einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Deutschland, sondern gleichzeitig auch für Europa (TEN, grenzüberschreitende Projekte) leisten. In Deutschland mit seiner zentralen Lage als Europas Transitland Nr. 1 ist ein starker Anteil von Schiene und Wasserstraße anzustreben.
8. Für die Bundesverkehrswegeplanung ist auch die Entwicklung eines nationalen Luftverkehrs- und Flughafenkonzeptes von Bedeutung.
9. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl in den Städten als auch außerhalb ist weiterhin Anliegen der Verkehrspolitik. Hier sind in den letzten Jahren Fortschritte erzielt worden – zu denen auch die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen sehr wesentlich beigetragen hat –, dennoch sind die Anstrengungen noch zu intensivieren; die Bundesverkehrswegeplanung wird hierzu ihren Beitrag leisten.

Die Überarbeitung eines Bundesverkehrswegeplanes erfordert einen erheblichen Zeitaufwand. Gleichwohl muss auch in der Übergangszeit Kontinuität der Planungs- und Bauinvestitionen sichergestellt werden. Zu diesem Zweck hat das Bundesministe-

rium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entschieden, erstmalig alle laufenden Vorhaben bei

- Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes,
- Bundesfernstraßen und
- Bundeswasserstraßen

in einem gemeinsamen Investitionsprogramm für die Jahre 1999 bis 2002 zusammenzufassen.

Mit dem Investitionsprogramm werden vier Ziele gleichzeitig verfolgt:

1. Wachstum und Beschäftigung werden sichergestellt.
2. Mit der Weiterarbeit an den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wird an der Priorität für den Aufbau Ost festgehalten.
3. Bis zum Abschluss der Überprüfung des BVWP '92 wird es bei im Bau befindlichen Maßnahmen keine Bauunterbrechung geben. Bereits vergebene Aufträge werden ausgeführt.
4. Für die Länder und die betroffenen Regionen wird Planungssicherheit geschaffen.

Im Rahmen dieses Investitionsprogramms ergeben sich nur geringe Gestaltungs- und Entscheidungsspielräume. Der überwiegende Teil der Projekte des Investitionsprogramms ist im Bau. Darüber hinaus ist ein weiterer Teil des Investitionsvolumens für die Refinanzierung vorfinanzierter Maßnahmen und die Restfinanzierung abgeschlossener Maßnahmen erforderlich. Im Hinblick auf die große Aufgabe der Substanzerhaltung sind die in diesem Zeitraum anfallenden Ersatzinvestitionen ein maßgeblicher Teil des Investitionsprogramms.

Vor dem Hintergrund der eingeleiteten Arbeiten zur Überarbeitung des BVWP '92 kommt dem Investitionsprogramm auch deshalb eine besondere Bedeutung zu, weil die in ihm aufgeführten Maßnahmen mit ihren im Interesse einer wirtschaftlichen Durchfinanzierung, auch nach 2002 erforderlichen Mitteln grundsätzlich nicht mehr im Rahmen der Überarbeitung des BVWP '92 zu bewerten sind.

Im Gegensatz zu den Fünfjahresplänen, die im Nachgang zur Verabschiedung von Bedarfsplangesetzen zu deren Umsetzung erstellt werden, wurde dieses Investitionsprogramm 1999 bis 2002 aufgestellt als Übergang vom geltenden BVWP '92 zum neuen Bundesverkehrswegeplan.

### 3. Investitionsprogramm 1999 bis 2002

#### 3.1 Finanzrahmen

Infrastrukturinvestitionen sind Zukunftsinvestitionen für den wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Standort Deutschland. Deswegen bleibt ein hohes Investitionsniveau auch weiterhin für die konjunkturelle und arbeitsmarktpolitische Entwicklung unverzichtbar. Allerdings hat auch der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen seinen Konsolidierungsbeitrag zu leisten. Das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 geht von einem Volumen von rd. 67,4 Mrd. DM aus.

Das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 will für diesen Vierjahreszeitraum Finanzierungsklarheit schaffen. Aber es gilt letztlich der allgemeine Grundsatz der Jährlichkeit der Haushalte, der die realen Möglichkeiten vorgibt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat eine Kommission „Verkehrsinfrastruktur“ eingesetzt, die den Auftrag hat, Vorschläge zu erarbeiten, wie zukünftig die Mittel zur Aufrechterhaltung eines hohen Investitionsniveaus gesichert werden können.

Vor diesem Hintergrund ist von folgendem Investitionsvolumen auszugehen:

– Haushalt 1999 sowie mittelfristige Finanzplanung gemäß Kabinettsbeschluss vom 23. Juni 1999:	62,9 Mrd. DM
– Verstärkung der Investitionen in die Bundesschienenwege durch Eigenmittel der DB AG <sup>1</sup> :	3,6 Mrd. DM
– Finanzhilfen in den Jahren 2000 bis 2002 nach dem EFRE-Bundesprogramm <sup>2</sup> Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 (siehe hierzu Abschnitt 3.2)	<u>0,93 Mrd. DM</u>
– Gesamtinvestitionsvolumen 1999 – 2002	67,4 Mrd. DM

Das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 enthält hoch prioritätäre Maßnahmen (Liste 1) sowie Ersatz und Erhaltungsmittel mit einem Volumen von insgesamt 64,5 Mrd. DM und prioritätäre Maßnahmen (Liste 2) mit einem Volumen von 2,85 Mrd. DM.

---

1 Die endgültige Höhe bleibt den Verhandlungen über die Eigenmittel der DB AG vorbehalten.

2 EFRE: Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung.

Von den Gesamtinvestitionen (64,5 Mrd. DM) sind rund 31,1 Mrd. DM für Ersatz und Erhaltung vorgesehen, die sich wie folgt aufteilen:

- Schiene: 14,7 Mrd. DM
- Straße: 13,8 Mrd. DM
- Wasserstraße: 2,6 Mrd. DM.

Die in den Listen 1 genannten Kosten der Ausbauprojekte enthalten in einzelnen Fällen Anteile für Ersatz und Erhaltung, da eine eindeutige Zuordnung nicht immer möglich ist.

Die Maßnahmen sind nach folgenden Kriterien ausgewählt worden:

Gemäß den Vorgaben der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 (siehe auch Abschnitt 1.3) und deren Präzisierung, werden aus dem „Vordringlichen Bedarf“ der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege, die Bundesfernstraßen und der Liste der vordringlich bewerteten Bundeswasserstraßenprojekte des BVWP '92 Maßnahmen bzw. deren Finanzierungen nach folgenden Kriterien in das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 aufgenommen:

- Maßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE),
- weitere in Bau befindliche Maßnahmen,
- weitere Maßnahmen mit Baubeginn bis 2002.

Außerdem sind

- bereits unter Verkehr befindliche Projekte mit Restfinanzierungen,
- privat vorfinanzierte Maßnahmen mit Refinanzierungen,
- Maßnahmen mit einer Anschubfinanzierung des Bundes für Privatfinanzierungen nach dem Betreibermodell,
- Maßnahmen der straßenseitigen Flughafenbindung BBI und Kofinanzierungen des Bundes für die Maßnahmen des Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur (EFRE)

zu berücksichtigen. Die nach diesen Kriterien ausgewählten Vorhaben sind in tabellarischer Form in

- Liste 1: hoch prioritäre Vorhaben und

– Liste 2: prioritäre Vorhaben

als Anhang beigefügt.

Die in den Listen dargestellte Auswahl der Maßnahmen im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 entspricht dem jetzigen Planungsstand. Änderungen sind entsprechend dem Planungsfortschritt möglich. Das bedeutet, dass bei Planungsverzögerungen andere Maßnahmen, die trotz Erfüllung der Aufnahmekriterien aus finanziellen Gründen zunächst nicht aufgenommen werden konnten, im Austausch in das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 einbezogen werden können. Diese flexible Handhabung des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 entspricht den bewährten Festlegungen bei den Fünfjahresplänen.

### **3.2 Finanzhilfen nach dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006**

Eine wesentliche investive Verstärkung des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 erfolgt durch die Möglichkeiten der Finanzhilfen nach dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006, das die Bundesregierung am 26. Mai 1999 beschlossen hat.

Das Programm soll mit 3 Mrd. DM aus dem Strukturfonds der Europäischen Union ausgestattet werden, die Deutschland zusätzlich für sogenannte Ziel 1-Gebiete für den Förderzeitraum 2000 bis 2006 erhält. Mit diesen Mitteln können Einzelvorhaben in Höhe von 50 bis 75 % der Gesamtkosten bezuschusst werden.

Das Bundesprogramm „Verkehrsinfrastruktur“ soll zur Unterstützung der regionalen Entwicklung und Wirtschaftsförderung in den neuen Bundesländern durch den beschleunigten Ausbau von ausgewählten Verkehrsinfrastrukturvorhaben beitragen.

Die einzelnen Projekte betreffen sowohl Vorhaben von gemeinsamem Interesse des transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie z. B. die Verbindungen zu den benachbarten assoziierten Staaten der Europäischen Union, wie auch die Hinterlandbindungen der deutschen Ostseehäfen sowie Vorhaben von hoher regionaler und überregionaler Bedeutung. Das Land Berlin (ehemaliger Teil Ost-Berlin) ist nicht Teil des Programmes. Die Projektauswahl erfolgte im Einvernehmen mit den Ländern.

Die endgültige Entscheidung über die Aufnahme der einzelnen Vorhaben und deren Förderhöhe aus dem EU-Strukturfonds wird zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und den jeweiligen Ländern festgelegt. Die Bewilligung der Zuschüsse durch die EU-Kommission erfolgt im Rahmen des operationellen

Programms und auf Einzelantrag für die vorgenannten Grossprojekte. Dabei wird die Kommission darauf achten, daß auch die weiteren nationalen Beiträge zur Strukturförderung eingestellt werden (Additionalität). Die Bundesregierung wird dies sicherstellen.

Mehrere Projekte dieses Bundesprogramms sind zugleich Maßnahmen im Investitionsprogramm 1999 bis 2002, über das insoweit auch die Komplementärfinanzierung des Bundes zu den Fördermitteln der EU-Kommission bereitgestellt wird.

	EFRE-Gesamtvolumen 2000 bis 2006	davon im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 in Mio. DM	
		Förderung	Kofinanzierung Bund
Bundesschienenwege	2.600	238,2	95,0
Bundesfernstraßen	3.500	676,0	436,8
Bundeswasserstraßen	25	14,0	9,0
Summe	6.125	928,2	540,8

Besonderes Augenmerk wird bei den ausgewählten Projekten (siehe Anhang: Zusammenstellung der Projekte mit Förderung nach dem „EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006“) auf die Einhaltung des Gemeinschaftsrechtes im Umweltschutzbereich gelegt.

Die Realisierung der mit EFRE-Mitteln geförderten Verkehrsprojekte steht unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der Prüfungen und Abwägung in den jeweils noch ausstehenden Planungsstufen bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.

### **3.3 Aufteilung der Investitionsmittel auf Ersatz- und Erhaltung sowie Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur und auf die Länder**

Klarheit und Wahrheit in der Investitionspolitik bedeuten auch, dass die erheblichen Sachanlagenwerte der Verkehrsinfrastruktur in ihrer Substanz erhalten und gepflegt werden müssen, auch wenn dies zu Lasten von sonst möglichem Aus- und Neubau von Projekten gehen sollte.

In den letzten Jahren hat sich der Modernisierungsgrad der Infrastruktur – also der Zustand mit durchgeführter Erhaltung – verschlechtert.

Die Gründe hierfür sind unterschiedlich; sie liegen

- im zunehmenden Alter der Anlagen selbst,
- in der zunehmend hohen Beanspruchung von Bundesfernstraßen durch die in den letzten Jahren erhöhten Achslasten und
- im ständig gewachsenen Straßengüterverkehrs sowie
- im Einsatz von originären Erhaltungsmitteln für Aus- und Neubauten.

Im Zeitraum des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 liegt der Anteil der Aufwendungen für Ersatz und Erhaltung bei rd. 48 % der Gesamtinvestitionen.

Damit die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße möglichst hohe Anteile des Straßen- und Luftverkehrs aufnehmen können, muss insbesondere hier mehr in den Bestand investiert werden.

Dieser Anspruch wurde im Rahmen der Möglichkeiten bei Aufstellung des Investitionsprogramms berücksichtigt; bei begrenzten Gesamtinvestitionen reduziert das jedoch auch die Möglichkeit des Aus- und Neubaus.

Das Investitionsgeschehen auf Bundesfernstraßen muss eine Reihe wichtiger Prioritäten berücksichtigen, insbesondere

- Vorrangige VDE-Finanzierung (Anteile NBL und ABL) und Aufbau Ost,
- EXPO-Maßnahmen bis 2000,
- Anschluss Flughafen Berlin-Brandenburg,
- Refinanzierung der 27 Projekte der privaten Vorfinanzierung,
- Anschubfinanzierung der Betreibermodelle.

Die verbleibenden Spielräume werden nach dem Länderanteil an den Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ des geltenden Bedarfsplanes auf die Länder aufgeteilt.

Projektlisten  
des Investitionsprogramms 1999 bis 2002  
für den Aus- und Neubau  
der

- Bundesschienenwege
- Bundesfernstraßen
- Bundeswasserstraßen

Zusammenstellung  
der Projekte aus dem  
Investitionsprogramm 1999 bis 2002  
mit Förderung  
nach dem EFRE-Bundesprogramm

## Aufbau der Listen 1 und 2

Die Liste 1 enthält nachstehende Informationen:

- Gesamtkosten;  
angegeben sind die Investitionen basierend auf Preisstand 1999, hiervon ausgenommen der Bereich Bundeswasserstraße (Preisstand 1992 bis 1998). Die Investitionskosten basieren auf dem derzeitigen Planungsstand und können sich im Zuge des Planungs- und Realisierungsprozesses noch verändern.
- Vor 1999;  
die Angaben enthalten den tatsächlichen Mittelabfluss (verausgabte Mittel) bis Ende 1997 und das Soll im Jahr 1998.
- 1999–2002;  
hier wurden die Mittel, die für den Vierjahreszeitraum vorgesehen sind, insgesamt dargestellt. Die Aufteilung auf die einzelnen Jahre ergibt sich durch die jährlich – jeweils von Parlament – zu verabschiedenden Haushalte.
- nach 2002;  
die nach 2002 dargestellten Angaben zu den verbleibenden Investitionskosten ergeben sich rechnerisch aus der Differenz zwischen den Gesamtinvestitionen und den Angaben von 1999 und dem Zeitraum 1999–2002.

Die **Bundesfernstraßenvorhaben in der Liste 1** sind nach Ländern getrennt dargestellt. Dabei werden folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- Abwicklungsbeträge (ohne VDE),
- Maßnahmen der straßenseitigen Flughafenbindung BBI und Kofinanzierung des Bundes für die Maßnahmen des Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur (EFRE),
- Refinanzierung privat vorfinanzierter Maßnahmen,
- Maßnahmen mit einer Anschubfinanzierung des Bundes für Privatfinanzierungen nach dem Betreibermodell,
- Maßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE),
- Weitere Maßnahmen im Bau,
- Weitere Baubeginne bis 2002 (Auswahl aus Maßnahmen mit vorliegendem oder kurzfristig erwartetem Baurecht).