

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/6231 –**

### **Sogenanntes Dezemberfieber bei Verkehrsprojekten**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundeshaushalt können die Mittel zwischen bestimmte Posten verschoben werden. Einzelne Titel oder Kapitel sind gegenseitig deckungsfähig, damit zur Verfügung stehende Mittel, die bis zum Jahresende für ein bestimmtes Projekt nicht ausgegeben werden können, für ein anderes Projekt zur Verfügung gestellt werden. Dies ist im Haushalt mit einem entsprechenden Vermerk versehen. Damit Gelder nicht in den allgemeinen Bundeshaushalt zurückfließen, werden beim sogenannten Dezemberfieber zum Jahresende Restmittel neu verteilt. Im Verkehrsetat kann zum Beispiel zwischen Erhalt und Neubau von Straßen verschoben werden; auch Mittel für Wasserstraßen können im Straßenbau verwendet werden. Das führt zu Verzerrungen und Intransparenz. Vom Parlament beschlossene Prioritäten bei Investitionen in Verkehrswege können durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erheblich verändert werden. Seit Jahren können zum Beispiel die Pläne für den Kombinierten Verkehr genauso wenig realisiert werden, wie zahlreiche Schienenwegeprojekte oder Vorhaben von Auftragsverwaltungen bei Bundesfernstraßen. Die Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD hatte sich vorgenommen, dem „Dezemberfieber“ entgegenzuwirken. Seit dem Jahr 2014 können die Mittel für Investitionen in Verkehrswege ins nächste Haushaltsjahr übertragen werden. Es ist jedoch fraglich, ob sich damit an der Praxis des „Dezemberfiebers“ etwas geändert hat, da die Restmittel nicht innerhalb eines laufenden Projektes ins nächste Jahr übertragen werden müssen, sondern das Bundesverkehrsministerium zentral darüber entscheidet, was im Folgejahr mit dem übrig gebliebenen Geld geschieht.

1. In welcher Höhe konnten Mittel für Verkehrsinfrastrukturbaumaßnahmen in den Jahren 2012, 2013, 2014 und 2015 bis zum Jahresende nicht verausgabt werden (bitte tabellarisch für jedes Projekt aufführen nach Bauträger bzw. beim Straßenbau nach jeweiliger Landesauftragsverwaltung, Gesamtkosten, für das Haushaltsjahr zur Verfügung gestellte Mittel und nicht verausgabte Restmittel)?

2. In welcher Höhe wurden nicht verausgabte Restmittel aus Verkehrsinfrastrukturbaumaßnahmen in den Jahren 2012, 2013, 2014 und 2015 in andere Verkehrsinfrastrukturbaumaßnahmen übertragen (bitte tabellarisch für jedes Projekt aufführen nach Bauträger bzw. beim Straßenbau nach jeweiliger Landesauftragsverwaltung, Gesamtkosten und zur Verfügung gestellte Mittel)?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet und auf die Verkehrsinfrastrukturbaumaßnahmen der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße konzentriert.

Anmerkung: Für das Jahr 2015 liegen derzeit noch keine validen Daten vor.

#### Bereich Schiene:

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

Die Übersicht enthält alle Maßnahmen, die in der Anlage 2 zum Kapitel 1222 des Bundeshaushalts 2014 (Bedarfsplan) enthalten sind. Bei grau hinterlegten Feldern war das jeweilige Vorhaben 2012 bzw. 2013 noch nicht in der Anlage 2 zum Kapitel 1222 des betreffenden Bundeshaushalts enthalten (zwischenzeitlich neu begonnenes Vorhaben).

Die Ist-Angaben sind nur vorläufig. Endgültige Ist-Zahlen liegen erst nach Abschluss der nachlaufenden Verwendungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt vor.

Nicht verausgabte Restmittel im Bedarfsplan stehen weiterhin zur Verfügung.

Im Bereich der LuFV fließen die Haushaltsmittel wie vertraglich vereinbart ab; es finden keine Übertragungen und Umschichtungen statt.

#### Bereich Straße:

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

Da es bei den Bundesfernstraßenmitteln in den Jahren 2012 bis 2014 in Summe keine Ausgabenreste gab, fanden keine Übertragungen statt.

#### Bereich Wasserstraße:

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

**Vergleich der Soll-Ansätze der Vorhaben gem. Anlage 2 zu Kap. 1222 mit den Ist-Werten für die Jahre 2012 bis 2014**

Bezeichnung der Baumaßnahme	FV-Nr.	Soll 2012	Ist 2012	Soll 2013	Ist 2013	Soll 2014	Ist 2014
		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
ABS Augsburg - München, Augsburg - Mering - Olching	30	142	14.601	2.123	7.708	1.526	4.760
ABS Berlin - Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe	730	37.396	22.745	8.001	18.660	26.749	16.053
ABS Berlin - Frankfurt(Oder) - Grenze D/PL	72	54.600	22.027	37.179	20.092	19.485	23.663
ABS Emmerich - Oberhausen, dreigleisiger Ausbau + Knoten Oberhausen (Abschnitt 5)	271					0	0
ABS Emmerich - Oberhausen, Blockverdichtung/ESTW Emmerich	232	8.100	23.256	13.100	10.998	12.512	3.512
ABS Fulda - Frankfurt a.M., 3. Baustufe (Linienverbesserung Neuhof)	5010	3.651	5.200	1.271	919	1.831	1.044
ABS Hanau - Nantenbach, Schwarzkopf tunnel	207			60.000	19.182	75.200	68.084
ABS Hildesheim - Großgödingen	108	16.009	42.397	5.725	14.590	2.296	2.127
ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Franken-Sachsen-Magistrale)	31	34.336	14.559	28.446	39.424	30.125	14.635
ABS Kehl - Appenweier (POS Süd), 1. Baustufe	43			582	2.470	1.180	782
ABS Knappentode - Horka - Grenze D/PL	269					101.687	39.685
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken (POS Nord), 1. Baustufe	44	24.031	18.198	10.750	22.304	34.822	17.634
ABS Ludwigshafen - Saarbrücken (POS Nord), 2. Baustufe	42	24.272	21.341	31.938	24.804	11.786	22.257
ABS Mainz - Mannheim, Nordkopf Mainz	5027					3.101	3.745
ABS München - Geltendorf - Lindau	5013			0	0	0	0
ABS München - Mühldorf - Freilassing, dreigleisiger Ausbau Freilassing - Grenze D/A	5043					7.279	829
ABS München - Mühldorf - Freilassing, Ampfing - Altmühldorf und Innbrücke	5016	560	2.204	75	408	12.667	183
ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/- Grenze D/CZ, Hof - Reichenbach	258	6.002	23.597	7.476	34.310	11.059	10.286
ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Baustufe II (Anbindung Jade-Weser-Port)	256	1.460	1.004	1.800	355	4.883	3.105
ABS Oldenburg - Wilhelmshaven, Baustufe III, a (zweigleisiger Ausbau)	2256			63.819	66.190	23.890	14.652
ABS Paderborn - Chemnitz, 4. Teil Weimar - Stadtröda	5094					26.897	14.898
ABS Stelle - Lüneburg, dreigleisiger Ausbau	244	28.019	64.672	67.296	30.205	54.930	38.604
ABS Uelzen - Stendal, 1. Baustufe	1609			10.396	993	23.884	20.932
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, SIA 1 (mit Tunnel Rastatt)	5009					19.436	19.378
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, SIA 9.0	5028					5.092	239
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, SIA 9.1 (mit Katzenbergtunnel)	5005	8.200	47.727	10.862	9.213	19.032	25.780
ABS/NBS Karlsruhe - Basel, SIA 9.2 und 9.3	5024	10.959	12.280	44.080	23.435	45.962	8.360
Knoten Berlin, Ostkreuz	112	50.000	6.046	8.783	6.727	14.299	9.328
Knoten Berlin, Schienenanbindung Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	115	8.736	20.791	25.293	3.870	9.200	8.863
Knoten Chemnitz	242	16.388	17.062	12.562	6.797	6.156	3.127
Knoten Erfurt, 3. Baustufe (Einbindung VDE 8.1/8.2)	5036	19.978	29.437	18.802	23.103	10.039	12.730
Knoten Frankfurt a.M., Spornfeld (1. Baustufe)	97	3.481	2.594	3.383	3.035	5.940	9.110
Knoten Halle/Leipzig, 2. Baustufe (Knoten Halle)	265					23.894	24.885
Knoten Magdeburg, 2. Baustufe	238	30.076	14.490	28.930	13.169	9.580	8.193
Knoten Mannheim, Spurplan/Bahnsteig F	5033					3.663	1.721
NBS/ABS Stuttgart - Ulm - Augsburg, Wendlingen - Ulm	5025			0	46.006	31.844	29.889
Rangierbahnhof Halle(Saale) Nord	194			19.726	9.392	41.694	15.541
Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planung	5019			5.000	6.269	5.600	7.305
Stuttgart 21	83	58.600	19.156	84.600	52.586	51.394	27.910
Umschlagbahnhof Duisburg-Ruhrort Hatfen (MegaHub Westliche Ruhr), 1. und 2. Baustufe	608					4.838	188
Umschlagbahnhof Lehrte (MegaHub)	214					29.297	3.599
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Eitersdorf - Erlangen, ESTW Strullendorf+Eggolsheim)	5021					38.077	22.253
VDE 8.1, ABS Nürnberg - Ebensfeld (Nürnberg - Fürth)	5007	38.483	22.770	20.085	36.075	30.793	15.135
VDE 8.1, NBS Ebensfeld - Erfurt	40	207.000	368.594	166.000	222.010	185.128	218.082
VDE 8.2, NBS Erfurt - Gröbers (- Leipzig/Halle)	380	180.000	252.830	170.000	257.726	180.000	144.443
VDE 9, ABS Leipzig - Dresden, 3. Baustufe	4001	48.330	29.603	39.340	30.750	31.366	37.582
<b>Summen</b>		<b>918.809</b>	<b>1.119.181</b>	<b>1.007.423</b>	<b>1.063.775</b>	<b>1.290.103</b>	<b>965.591</b>

BMVI

Anlage 2 - Straße

Die Tabelle stellt die Verfügungsrahmen der Haushaltsjahre 2012 bis 2015 und die Ist-Ausgaben der Haushaltsjahre 2012 bis 2014 in Mio. € je Land dar.

Land	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015
	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR
<b>BW</b>	741,0	812,9	813,2	806,8	784,6	809,1	686,5
<b>BY</b>	947,2	1.130,7	1.101,3	1.241,0	1.068,0	1.215,5	1.060,7
<b>BE</b>	69,5	55,6	98,0	48,4	117,5	105,0	150,7
<b>BB</b>	268,6	283,8	265,8	279,0	257,5	283,1	245,0
<b>HB</b>	48,3	37,0	36,8	29,6	26,2	63,1	65,2
<b>HH</b>	143,0	155,5	146,2	145,1	130,8	141,7	129,7
<b>HE</b>	628,2	702,7	669,9	716,4	691,3	711,3	818,9
<b>MV</b>	155,4	162,4	163,8	182,6	168,2	209,3	164,9
<b>NI</b>	580,2	643,9	625,3	705,1	601,5	682,4	558,3
<b>NW</b>	881,6	896,6	923,7	883,5	865,8	969,2	884,6
<b>RP</b>	426,0	471,6	465,4	505,8	428,9	437,8	420,6
<b>SL</b>	95,5	87,5	101,9	93,5	98,1	92,2	102,4
<b>SN</b>	252,2	300,1	228,7	266,8	221,8	233,5	216,2
<b>ST</b>	203,3	221,4	209,6	232,7	201,3	211,2	212,4
<b>SH</b>	190,1	196,1	187,0	199,1	180,1	184,3	175,1
<b>TH</b>	288,5	273,6	282,8	289,9	229,8	228,9	186,6

**Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen  
- Vergleich der Sollansätze mit den Ist-Ergebnissen**

Anlage 3

Bezeichnung der Maßnahme	Soll 2012	Ist 2012	Soll 2013	Ist 2013	Soll 2014	Ist 2014
	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur	200.661	210.309	202.000	220.918	201.992	256.447
Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen, davon						
- Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal	25.000	30.540	35.000	26.139	40.000	27.008
- Maßnahmen an der Unter- und Außenelbe	26.000	19.641	27.000	1.444	26.000	-629
- Maßnahmen an der Ostsee	4.000	1.786	5.000	945	9.000	1.276
- Maßnahmen an der Nordsee	21.000	25.731	24.500	17.986	37.000	12.043
- Maßnahmen an der Außen- und Unterweser (einschl. Nebenflüsse)	26.000	2.584	43.000	973	18.000	519
- Maßnahmen am Mittellandkanal und am Elbe-Seitenkanal	34.000	26.465	40.000	42.890	30.000	15.140
- Maßnahmen an der Mittel- und Oberweser (einschl. Quell- und Nebenflüsse)	21.000	16.885	17.000	6.313	28.000	9.783
- Maßnahmen an der Dortmund-Ems-Kanal Nordstrecke					17.000	17.341
- Maßnahmen an der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke einschl. Haltung Henrichenburg					20.200	38.012
- Maßnahmen am Wesel-Datteln-Kanal	80.000	46.083	75.000	52.583	9.000	4.887
- Maßnahmen am Datteln-Hamm-Kanal					14.800	4.060
- Maßnahmen am Rhein-Herne-Kanal einschl. Ruhrwasserstraße					6.000	1.410
- Maßnahmen am Rhein	54.000	45.621	47.000	43.967	49.000	32.057
- Maßnahmen an Mosel, Saar, Lahn	18.000	22.538	16.000	9.110	13.000	11.091
- Maßnahmen am Neckar	20.000	16.386	32.000	18.260	40.000	21.157
- Maßnahmen am Main	53.000	39.004	40.000	21.917	30.000	13.600
- Maßnahmen an der Donau und am Main-Donau-Kanal	47.000	35.831	45.000	27.036	40.000	31.492
- Projekt 17 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (Bundeswasserstraßenverbindung Rügen - Magdeburg - Berlin)	72.000	64.478	68.000	66.798	92.000	56.613
- Maßnahmen an der Mittel- und Oberelbe an der Saale und an der Unteren Havel-WStr. Von Plauke bis zur Mündung	11.000	6.664	10.000	6.900	7.000	6.515
- Maßnahmen am Elbe-Lübeck-Kanal und an der Müritzer-Elde-WStr.	11.000	7.057	10.000	5.966	12.000	9.589
- Maßnahmen an der Havel-Oder-WaStr., der Oberen Havel-WaStr. sowie am Havel-Kanal nördlich Wustermark	66.000	37.366	63.000	50.255	62.000	43.627
- Maßnahmen an der Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner WaStr. und Nebengewässer sowie an der Oder	6.000	5.637	2.500	6.225	5.000	3.269
Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	0	4.901	0	5	0	3.747
Baukostenzuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung	0	4.097	0	3.059	0	1.121
<b>Summen</b>	<b>795.661</b>	<b>669.604</b>	<b>802.000</b>	<b>629.689</b>	<b>806.992</b>	<b>621.175</b>





