



---

## Sachstand

---

### **Bundesverkehrsinvestitionen sowie Verkehrsaufkommen in ausgewählten Bundesländern**

**Bundesverkehrsinvestitionen sowie Verkehrsaufkommen  
in ausgewählten Bundesländern**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 101/19  
Abschluss der Arbeit: 20. November 2019  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Haushaltsmittel des Bundes für Verkehrsinvestitionen</b>	<b>4</b>
2.1.	Aus- und Neubau von Schienenwegen	4
2.2.	Tunnelbau im Schienenverkehr	5
2.3.	Aus- und Neubau von Bundesstraßen	6
2.4.	Aus- und Neubau von Brücken	8
2.4.1.	Aus- und Neubau von Brücken im Schienenverkehr	8
2.4.2.	Aus- und Neubau von Brücken im Bundesfernstraßennetz	8
2.5.	Förderung des ÖPNV durch den Bund	9
2.5.1.	Förderung nach dem Regionalisierungsgesetz	9
2.5.2.	Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	12
2.5.3.	Weitere Förderungen	14
<b>3.</b>	<b>Verkehrsaufkommen in ausgewählten Bundesländern</b>	<b>14</b>
3.1.	Motorisierter Individualverkehr	14
3.2.	Schienenpersonenverkehr	15
3.3.	Schienengüterverkehr	16
<b>4.</b>	<b>Anlagen</b>	<b>16</b>

## 1. Einleitung

Der vorliegende Sachstand gliedert sich in zwei Bereiche. Zum einen sollten die Bundesverkehrsinvestitionen in den Bereichen:

- Schiene,
- Tunnelbau im Schienenverkehr,
- Bundesstraßen,
- Brückenbau im Schienen- und Bundesstraßenverkehr sowie
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

in den Jahren 2008, 2010 und 2015 bis 2019 nach Bundesländern spezifiziert werden.

Zum anderen sollten Daten zum motorisierten Individualverkehr, zum Schienenpersonenverkehr sowie zum Schienengüterverkehr in den vom auftraggebenden Büro ausgewählten Bundesländern Bayern, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz eruiert werden.

Die folgenden Ausführungen basieren auf Informationen des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*, auf Daten des *Statistischen Bundesamtes* sowie auf eigenen Recherchen.

## 2. Haushaltsmittel des Bundes für Verkehrsinvestitionen

### 2.1. Aus- und Neubau von Schienenwegen

Die nachfolgende Tabelle stellt die Entwicklung der Investitionen beim Bedarfsplan Schiene sowie den tatsächlichen Abruf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Haushaltsjahren 2010 sowie 2015 bis 2019 dar. Die Daten basieren hierbei auf Angaben des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*<sup>1</sup>. Die Angaben zum jährlichen Abruf durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Investitionsprogramme für den Erhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur des Bundes“ entnommen.<sup>2</sup>

Für das Jahr 2008 liegen im *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur* keine entsprechenden Daten vor, da es zu dieser Zeit noch keine getrennten Titel für Neu- und Ausbau sowie Bestandsnetzinvestitionen gab. Als **Anlage 1** ist daher ein Auszug des Haushalts 2008 beigelegt.

Für die Bundesschienenwege ist eine Aufschlüsselung der Angaben auf Bundesländer grundsätzlich nicht möglich, da die Mittel nach Aussage des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* projektbezogen ohne Berücksichtigung von Ländergrenzen gewährt werden.

---

1 Email des Referates für Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* vom 11.11.2019.

2 BT-Drucksache 19/14979 vom 7.11.2019. Antwort zu Frage 1 und 2.

Die Entwicklung der Investitionslinie beim Bedarfsplan Schiene in den oben genannten Haushaltsjahren gestaltet sich wie folgt:

<b>Jahr</b>	<b>Haushaltssoll (in Mio. €)</b>	<b>Für den Bedarfsplan verfügbar (in Mio. €)</b>	<b>Abruf durch die Eisenbahn- infrastrukturunternehmen (in Mio. €)</b>	
2010	1.111	1.102	1.102	100 %
2015	1.040	1.040	963	93 %
2016	1.255	1.255	1.139	91 %
2017	1.350	1.350	1.350	100 %
2018	1.591	1.591	1.530	96 %
2019	1.638	1.627	-	-

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* sowie der BT-Drucksache 19/14979<sup>3</sup>.

In der Antwort auf die o.g. Kleine Anfrage wird weiter ausgeführt, dass die nicht abgerufenen Ausgabereste weiterhin für die Bedarfsplaninvestitionen der Schiene zur Verfügung stehen und in den kommenden Jahren sukzessive abgebaut würden.

Die Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur gehört zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.<sup>4</sup>

## 2.2. Tunnelbau im Schienenverkehr

Die ausgereichten Mittel im Schienenverkehr werden nicht gewerkescharf erfasst, d.h. nicht auf verschiedene Gewerke aufgeteilt, daher ist nach Aussage des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* hierzu keine entsprechend aufgeschlüsselte Antwort möglich.

3 <http://dip21.bundestag.btg/dip21/btd/19/149/1914979.pdf> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2019).

4 Siehe hierzu auch BT-Drucksache 18/3501 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/035/1803501.pdf> - zuletzt aufgerufen am 19.11.2019), BT- Drucksache 18/3504 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/035/1803504.pdf> - zuletzt aufgerufen am 19.11.2019) sowie BT- Drucksache 18/3505 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/035/1803505.pdf> - zuletzt aufgerufen am 19.11.2019) vom 10.12.2014.

---

Zum Zustand der Eisenbahntunnel in Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen, dem Saarland und Rheinland-Pfalz führt die Bundesregierung im Dezember 2014 aus:<sup>5</sup>

*„Die Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur gehört zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen. ...“*

### 2.3. Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Die folgende Tabelle stellt die Ist-Ausgaben für den Neu- und Ausbau der Bundesstraßen entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Haushaltsjahren 2008, 2010, von 2015 bis 2018 sowie den Verfügungsrahmen (VR) im Jahr 2019 dar:<sup>6</sup>

---

5 Siehe hierzu BT-Drucksache 18/3501, BT-Drucksache 18/3504 sowie BT-Drucksache 18/3505 vom 10.12.2014.

6 Email des Referates für Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* vom 11.11.2019.

**Ist-Ausgaben bzw. Verfügungsrahmen für Neu- und Ausbau der Bundesstraßen:**

	Ist-Ausgaben (in Mio. €)						VR (in Mio. €)
	2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Baden-Württemberg</b>	172,9	210,2	81,2	99,7	142,5	231,7	209,0
<b>Bayern</b>	141,2	205,9	103,8	128,3	148,5	206,1	228,0
<b>Berlin</b>	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Brandenburg</b>	49,8	34,4	17,8	24,8	27,2	21,5	11,7
<b>Bremen</b>	7,4	1,9	0,1	-0,2	0,0	-0,1	0,2
<b>Hamburg</b>	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Hessen</b>	70,6	76,8	47,8	55,1	52,1	60,9	51,9
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	21,6	9,7	16,5	13,7	42,3	45,5	34,4
<b>Niedersachsen</b>	111,0	129,7	58,5	42,2	64,5	84,4	62,4
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	107,2	72,1	46,0	62,0	89,0	116,7	108,8
<b>Rheinland-Pfalz</b>	58,4	74,4	64,4	70,8	77,3	106,1	81,3
<b>Saarland</b>	7,5	7,7	1,3	0,8	1,0	1,1	3,0
<b>Sachsen</b>	53,6	72,1	12,5	18,7	21,8	27,9	23,8
<b>Sachsen-Anhalt</b>	80,1	91,4	21,0	17,3	22,6	62,3	10,9
<b>Schleswig-Holstein</b>	17,9	3,6	3,8	0,1	0,0	1,9	1,9
<b>Thüringen</b>	42,0	42,6	10,0	26,5	32,8	34,1	45,4

Quelle: Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

## 2.4. Aus- und Neubau von Brücken

### 2.4.1. Aus- und Neubau von Brücken im Schienenverkehr

Für den Bereich Schienenverkehr ist nach Aussage des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* ebenso wie zu Punkt 2.2 keine Antwort möglich, da die ausgereichten Mittel nicht gewerkescharf erfasst werden.

### 2.4.2. Aus- und Neubau von Brücken im Bundesfernstraßennetz

Da Brücken integraler Bestandteil des Straßennetzes sind, werden die Kosten für den Aus- und Neubau von Brücken nach Aussage des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* als Teil von Straßenbauvorhaben nicht gesondert im Haushalt erfasst. Zu den Aus- und Neubaukosten von Brücken in den Jahren 2008, 2010 sowie von 2015 und 2019 liegen daher keine Angaben vor.

Das *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur* führt ferner aus:<sup>7</sup>

*„Um erforderliche Modernisierungsmaßnahmen an Brücken im Bundesfernstraßennetz beschleunigt abzarbeiten, wurde im Jahr 2015 ein konkretes Programm zur Brückenmodernisierung aufgelegt. Die darin enthaltenen Maßnahmen werden im Haushalt nicht dem Bereich Aus- und Neubau, sondern dem Ausgabebereich Erhaltung zugeordnet. Demnach sind in den Jahren 2019 – 2023 Investitionen in Höhe von insgesamt 4,3 Mrd. Euro für die Brückenmodernisierung an Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) vorgesehen.“*

Des Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung zu der Kleinen Anfrage „Sanierungsbedürftige Brücken in Bayern“ der Fraktion der FDP hingewiesen.<sup>8</sup> Hierin werden die Ausgaben für die entsprechende Bauwerkserhaltung in Bayern an Bundesautobahnen (siehe Seite 269) sowie an Bundesstraßen (siehe Seite 313) für das Jahr 2017 (Ausgaben) sowie für die Jahre 2018 bis 2021 (Finanzbedarf) beziffert.

Zu sanierungsbedürftigen Brücken gab es darüber hinaus in der 19. Wahlperiode bisher folgende weitere Antworten der Bundesregierung auf Anfragen der Fraktion der FDP:

- Sanierungsbedürftige Brücken in Niedersachsen<sup>9</sup>,
- Sanierungsbedürftige Brücken an Bundesstraßen in Thüringen<sup>10</sup>,

---

7 Email des Referates für Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* vom 11.11.2019.

8 BT-Drucksache 19/4291 vom 12.9.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/042/1904291.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

9 BT-Drucksache 19/12802 vom 15.8.2019.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/128/1912802.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

10 BT-Drucksache 19/11742 vom 18.7.2019.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/117/1911742.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).

- Sanierungsbedürftige Brücken im Land Bremen<sup>11</sup>,
- Zustand und Sanierung von Brücken in Berlin<sup>12</sup>,
- Zustand und Sanierung von Brücken in Sachsen<sup>13</sup>,
- Sanierung von Brücken im Saarland<sup>14</sup>,
- Sanierungsbedürftige Brücken in Hessen<sup>15</sup> sowie
- Sanierungsbedürftige Brücken in Nordrhein-Westfalen<sup>16</sup>.

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Sanierungsbedürftige Brücken in Baden-Württemberg“ der Fraktion der FDP (BT-Drucksache 19/14203 vom 17.10.2019) steht derzeit noch aus (Stand: 19.11.2019).

## 2.5. Förderung des ÖPNV durch den Bund

### 2.5.1. Förderung nach dem Regionalisierungsgesetz

Im Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2016 wird zur Rechtslage und zu Zuständigkeiten folgendes ausgeführt:<sup>17</sup>

*„Im Rahmen der Bahnreform 1993/94 wurde den Ländern mit Wirkung zum 1. Januar 1996 die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übertragen. Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt damit bei den Ländern. Gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) steht den Ländern für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Nähere Regelungen werden durch ein Bundesgesetz (Regionalisierungsgesetz – RegG) getroffen, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Der vom Bund gezahlte Betrag ist zweckgebunden für den ÖPNV zu verwenden. Dies bezieht sich auf den gesamten ÖPNV einschließlich des straßenengebundenen ÖPNV.“*

- 
- 11 BT-Drucksache 19/9356 vom 10.4.2019.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/093/1909356.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 12 BT-Drucksache 19/5831 vom 19.11.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/058/1905831.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 13 BT-Drucksache 19/5832 vom 19.11.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/058/1905832.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 14 BT-Drucksache 19/4290 vom 12.9.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/042/1904290.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 15 BT-Drucksache 19/4292 vom 12.9.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/042/1904292.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 16 BT-Drucksache 19/3531 vom 23.7.2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/035/1903531.pdf> (zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).
  - 17 BT-Drucksache 19/3395 vom 16.7.2018 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/033/1903395.pdf>, zuletzt aufgerufen am 13.11.2019).

*Das auf der Grundlage des Artikel 106a GG vom Parlament beschlossene Regionalisierungsgesetz konkretisiert die grundgesetzlichen Vorgaben und trifft u. a. Festlegungen zur Höhe und zur Verteilung der Mittel auf die Länder. Gemäß § 5 Absatz 1 i. V. m. § 6 Absatz 1 RegG sind die zur Verfügung gestellten Mittel insbesondere zur Finanzierung des SPNV, also des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, einzusetzen. Für die bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel sind die Länder verantwortlich.*

*Für den Nachweis der Verwendung der Mittel durch den Bund bestand vor 2008 keine gesetzliche Grundlage, diese wurde erst im Jahr 2007 mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geschaffen. Für den Zeitraum 2008 bis einschließlich 2015 erfolgte die Darstellung der Verwendung der Regionalisierungsmittel gemäß der damaligen Regelung des § 6 Absatz 2 RegG nach zwischen Bund und Ländern gemeinsam vereinbarten Kriterien. Dieser Transparenznachweis bestand im Wesentlichen aus einer tabellarischen Übersicht über die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben der Länder. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322), für das eine Einigung zwischen Bundestag und Bundesrat im Vermittlungsausschuss gefunden wurde, wurde diese Berichtspflicht inhaltlich konkretisiert und erweitert. Die entsprechende Anlage wurde im Rahmen der erneuten Anpassung des RegG zur Festlegung der Aufteilung der Beträge auf die Länder (Viertes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 1. Dezember 2016, BGBl. I S. 2758) nochmals redaktionell überarbeitet und wird nun als Anlage 3 zum RegG geführt.*

*Die Länder haben gemäß § 6 Absatz 2 Satz 1 RegG dem Bund jährlich bis zum 30. September des Folgejahres – erstmalig für das Jahr 2016 – die Verwendung der Regionalisierungsmittel nach Maßgabe der Anlage 3 nachzuweisen. Die Bundesregierung erstellt gemäß § 6 Absatz 2 Satz 2 RegG aus den Nachweisen der Länder jährlich einen Gesamtbericht, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“*

Die folgende Tabelle stellt die Höhe der Regionalisierungsmittel dar, die den Bundesländern in den Jahren 2008 bis 2016 zugewiesen wurden. Eine bundeslandspezifische Aufteilung der Regionalisierungsmittel für die Jahre 2008 und 2009 konnte hierbei nicht eruiert werden. Die Zahlen 2008 bis 2014 basieren auf der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Thema „Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer“.<sup>18</sup> Die Angaben für die Jahre 2015 und 2016 entstammen dem Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2016.<sup>19</sup>

Die Höhe der Regionalisierungsmittel 2008 bis 2014 wurde mit der Anpassung des Regionalisierungsgesetzes zum 1. Januar 2008 festgelegt. Eine erneute Anpassung erfolgte für den Zeitraum ab 2015.

---

18 BT-Drucksache 18/537 vom 17. Februar 2014.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/005/1800537.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

19 BT-Drucksache 19/3395 vom 16. Juli 2018.  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/033/1903395.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

**Höhe der Regionalisierungsmittel 2008 bis 2016:**

In Mio. Euro	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016*
<b>Baden-Württemberg</b>	-	-	717,9	728,7	739,6	750,7	762,0	773,4	850,7
<b>Bayern</b>	-	-	1.030,1	1.045,6	1.061,3	1.077,2	1.093,4	1.109,8	1.208,7
<b>Berlin</b>	-	-	375,5	381,1	386,8	392,6	398,5	404,5	436,7
<b>Brandenburg</b>	-	-	392,7	398,6	404,5	410,6	416,8	423,0	481,0
<b>Bremen</b>	-	-	37,8	38,4	39,0	39,5	40,1	40,7	45,0
<b>Hamburg</b>	-	-	132,7	134,7	136,7	138,8	140,9	143,0	157,4
<b>Hessen</b>	-	-	509,6	517,2	525,0	532,8	540,8	549,0	593,0
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	-	-	228,3	231,7	235,2	238,7	242,3	246,0	290,6
<b>Niedersachsen</b>	-	-	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0	636,3	689,1
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	-	-	1.083,8	1.100,0	1.116,5	1.133,3	1.150,3	1.167,5	1.286,6
<b>Rheinland-Pfalz</b>	-	-	360,3	365,7	371,2	376,8	382,5	388,2	419,1
<b>Saarland</b>	-	-	90,8	92,1	93,5	94,9	96,3	97,8	105,6
<b>Sachsen</b>	-	-	492,4	499,8	507,3	514,9	522,6	530,4	607,3
<b>Sachsen-Anhalt</b>	-	-	345,9	351,1	356,4	361,7	367,1	372,6	438,8
<b>Schleswig-Holstein</b>	-	-	213,9	217,1	220,3	223,6	227,0	230,4	251,9
<b>Thüringen</b>	-	-	274,4	278,5	282,7	286,9	291,2	295,6	338,5
<b>Summe</b>	<b>6.675,0</b>	<b>6.775,1</b>	<b>6.876,8</b>	<b>6.979,9</b>	<b>7.084,6</b>	<b>7.190,9</b>	<b>7.298,7</b>	<b>7.407,4</b>	<b>8.200,0</b>

\* gerundet

**Quelle:** Eigene Darstellung auf Basis der Angaben in BT-Drucksache 18/537, S. 2 f vom 17.2.2014 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/005/1800537.pdf>, zuletzt aufgerufen am 19.11.2019) sowie in BT-Drucksache 19/3395, S. 3 vom 16.7.2018 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/033/1903395.pdf>, zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

Die Antwort der Bundesregierung in der BT-Drucksache 18/537 zu Frage 2 gibt außerdem Auskunft darüber, wie die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel von den Bundesländern für die Jahre 2010 bis 2013 verwendet wurden.<sup>20</sup>

Für die Jahre 2017 bis 2020 wurden folgende Haushaltsmittel in den Haushalt eingebracht:

Zweckbestimmung	Soll 2020 (in Mio.)	Soll 2019 (in Mio.)	Ist 2018 (in Mio.)	Ist 2017 (in Mio.)
Zuweisung an die Bundesländer - Regionalisierungsmittel	8.807	8.651	8.498	8.347

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis des Bundeshaushaltsplans 2019, Einzelplan 60, Allgemeine Finanzverwaltung, S. 9<sup>21</sup> sowie auf Basis des Entwurfs eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2020 (Haushaltsgesetz 2020), Einzelplan 60, Allgemeine Finanzverwaltung, S. 9<sup>22</sup>.

Die Regionalisierungsmittel werden bis 2031 jährlich mit 1,8 Prozent dynamisiert.<sup>23</sup>

#### 2.5.2. Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Des Weiteren erhalten die Länder aus dem Haushalt des Bundes jährlich nach dem Entflechtungsgesetz Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und weitere jährliche Zahlungen nach Maßgabe des sogenannten „Bundesprogramms“ gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Das Bundesprogramm soll laut Koalitionsvertrag bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro erhöht werden.<sup>24</sup>

Nach Angaben des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* stellen sich die Investitionen aus den Bundeshaushalten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, d.h. die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Kompensationszahlungen, in den Jahren 2008, 2010 sowie von 2015 bis 2018 wie folgt dar:<sup>25</sup>

20 Siehe hierzu: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/005/1800537.pdf> (zuletzt aufgerufen am 13.11.2019).

21 [https://www.bundeshaushalt.de/fileadmin/de.bundeshaushalt/content\\_de/dokumente/2019/soll/Haushaltsgesetz\\_2019\\_Bundeshaushaltsplan\\_Gesamt.pdf](https://www.bundeshaushalt.de/fileadmin/de.bundeshaushalt/content_de/dokumente/2019/soll/Haushaltsgesetz_2019_Bundeshaushaltsplan_Gesamt.pdf), S. 2855 (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

22 BT-Drucksache 19/11800 vom 9.8.2019, S. 3023 (<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/118/1911800.pdf> - zuletzt aufgerufen am 18.11.2019).

23 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/OEPNV/oePNV-foerderung-des-bundes.html> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

24 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/OEPNV/oePNV-foerderung-des-bundes.html> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

25 Die Ist-Zahlen für 2019 liegen derzeit noch nicht vor.

**Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Kompensationszahlungen:**

Ist in Mio. €	2008	2010	2015	2016	2017	2018
<b>Baden-Württemberg</b>	209	235	279	278	265	314
<b>Bayern</b>	235	270	226	226	234	242
<b>Berlin</b>	57	86	119	83	84	85
<b>Brandenburg</b>	54	54	54	54	54	57
<b>Bremen</b>	11	18	12	13	11	11
<b>Hamburg</b>	96	59	46	44	41	40
<b>Hessen</b>	112	111	97	120	150	159
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>	35	35	35	35	35	35
<b>Niedersachsen</b>	124	127	125	124	124	124
<b>Nordrhein-Westfalen</b>	340	342	310	278	278	280
<b>Rheinland-Pfalz</b>	72	75	94	79	71	82
<b>Saarland</b>	17	24	18	17	19	17
<b>Sachsen</b>	97	104	98	99	95	99
<b>Sachsen-Anhalt</b>	55	55	51	68	71	63
<b>Schleswig-Holstein</b>	44	46	43	43	43	43
<b>Thüringen</b>	58	53	50	50	50	50
<b>Gesamt</b>	<b>1.616</b>	<b>1.694</b>	<b>1.657</b>	<b>1.611</b>	<b>1.625</b>	<b>1.701</b>

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*.

Eine bundeslandspezifische Auflistung der Projekte, die im Zeitraum 2008 bis 2016 mit GVFG-Mitteln gefördert wurden, sowie die jeweilige Förderhöhe finden sich in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema „Pläne der Bundesregierung im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung“ (BT-Drucksache 19/2797 vom 14. Juni 2018)<sup>26</sup> als Antwort zu Frage 2.

### 2.5.3. Weitere Förderungen

Das *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur* führt auf seinen Internetseiten aus, dass der Bund den ÖPNV darüber hinaus durch Steuervergünstigungen (z.B. Umsatzsteuerermäßigung) sowie Ausgleichsleistungen (z.B. für die Beförderung Schwerbehinderter) unterstütze. Zusätzlich fördere die Bundesregierung innovative Entwicklungen im ÖPNV, wie z.B. mit dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“. Hiermit würden u.a. die Beschaffung von Elektrobussen, die Digitalisierung im ÖPNV sowie die Nachrüstung von Dieselnachbehandlungssystemen gefördert werden. Außerdem fördere der Bund innovative Verkehrsprojekte zur Verbesserung des ÖPNV und zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung in Modellstädten und stelle hierzu gemeinsam mit dem *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit* bis 2020 rund 130 Millionen Euro zur Verfügung.<sup>27</sup>

## 3. Verkehrsaufkommen in ausgewählten Bundesländern

Wie eingangs dargelegt, sollten für die ausgewählten Bundesländer Bayern, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz für die Jahre 2008, 2010 sowie 2015 bis 2019 die folgenden statistischen Daten dargestellt werden:

- Motorisierter Individualverkehr:  
Anzahl der beförderten Personen sowie Anzahl der gefahrenen Kilometer,
- Personenverkehr unterteilt in Schienennahverkehr und Schienenfernverkehr:  
Anzahl der beförderten Personen sowie
- Schienengüterverkehr: Anzahl der gefahrenen Kilometer sowie Anzahl der beförderten Tonnen.

### 3.1. Motorisierter Individualverkehr

Nach Aussage des *Statistischen Bundesamtes* werden in der amtlichen Verkehrsstatistik nur Daten zum öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen und im Luftverkehr erhoben, jedoch nicht zum motorisierten Individualverkehr (MIV - mit Pkw und Motorzweirädern).<sup>28</sup>

In der Publikation des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* „Verkehr in Zahlen“ werden Aussagen getroffen zu den Kfz- Fahrleistungen und zu den beförderten Personen

---

26 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/027/1902797.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

27 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/OEPNV/oePNV-foerderung-des-bundes.html> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

28 Email des *Statistischen Bundesamtes* vom 31.10.2019.

im MIV. Diese sind jedoch nicht bundeslandspezifisch, sondern nur deutschlandweit nachgewiesen und finden sich unter dem Link:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen\\_2018-pdf.html](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2018-pdf.html)  
(siehe Seiten 153 bzw. 217, zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

Zur weiteren Information wird auch auf folgende Veröffentlichungen des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur* hingewiesen:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>  
(zuletzt aufgerufen am 19.11.2019) sowie

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>  
(zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

### 3.2. Schienenpersonenverkehr

Ein Nachweis des Fahrgastaufkommens im Schienennahverkehr nach Bundesländern ist nur eingeschränkt möglich, da die Daten in dieser Statistik nach dem Unternehmenssitzprinzip erfasst werden, d.h. auch die in anderen Bundesländern beförderten Personen werden nur dem Land zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Sitz hat.<sup>29</sup>

Auch zum Fernverkehr liegen dem *Statistischen Bundesamt* keine belastbaren bundeslandspezifischen Zahlen vor. Zumal Start- und Zielbahnhof der Reisenden mit Fernzügen nicht zwingend in demselben Bundesland liegen müssen.

Als **Anlage 2** beigelegt ist die Zeitreihe „Schienenverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr“ mit den Fahrgastzahlen von 2007 bis 2018 im Schienenverkehr in Deutschland.

Zur weiteren Information wird auf die zwei aktuellen Bundestags-Drucksachen mit der Antwort der Bundesregierung (BMVI) zum Schienenpersonenverkehr in Nordrhein-Westfalen hingewiesen:

Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/097/1909719.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019)

sowie

Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen  
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/090/1909028.pdf> (zuletzt aufgerufen am 19.11.2019).

---

29 Email des *Statistischen Bundesamtes* vom 31.10.2019.

### 3.3. Schienengüterverkehr

Eine Zeitreihe für die Jahre 2008 bis 2018 mit der im Schienengüterverkehr beförderten Tonnage (Versand/Empfang) aufgliedert nach Bundesländern ist als **Anlage 3** beigefügt.

Die Anzahl der gefahrenen Kilometer (Zugkilometer) geht nur aus der Jahrerhebung nach § 19 Abs. 1 Nr. 2 Verkehrsstatistikgesetz hervor. Diese enthält jedoch keine regionalspezifischen Merkmale.

## 4. Anlagen

- Anlage 1** Fassung des Bundeshaushalts 2008. Kapitel 1222 - Eisenbahnen des Bundes, S.182 -193. Bereitgestellt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Anlage 2** Schienenverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr – Zeitreihe. Statistisches Bundesamt.
- Anlage 3** Schienen-Güterverkehr nach Bundesländern und Jahren in 1.000 Tonnen. Statistisches Bundesamt.

\*\*\*