

TAB. A 2 Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve), BVWP 2003

	Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]				Weiterer Bedarf [Mrd. €]
	bereits festgelegter Bedarf		Neue Vorhaben	Summe	
	Erhaltung <sup>1)</sup>	laufende und fest disponierte Vorhaben			
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes <sup>2)</sup>	38,4	17,9	16,0	33,9	7,9
davon					
ABL	25,6	7,0	14,3	21,3	7,2
NBL	12,8	10,9	1,7	12,6	0,7
Bundesfernstraßen <sup>3)</sup>	37,7	28,7	22,8	51,5 <sup>4)</sup>	30,7
davon					
ABL	28,6	17,1	18,6	35,7	27,0
NBL	9,1	11,6	4,2	15,8	3,7
Bundeswasserstraßen <sup>3)</sup>	6,6	4,4	0,7	5,1	—
davon					
ABL	4,9	1,9	0,6	2,5	—
NBL	1,7	2,5	0,1	2,6	—
<b>insgesamt</b>	<b>82,7</b>	<b>50,1</b>	<b>39,5</b>	<b>90,5</b>	<b>38,6</b>
davon					
ABL	59,1	26,0	33,5	59,5	34,2
NBL	23,6	25,0	6,0	31,0	4,4

1) Schiene: Bestandsnetzinvestitionen; Straße: Im Wesentlichen Erhaltung.

2) Preisstand 1999.

3) Preisstand 2001.

4) Einschließlich 2 Mrd. € Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

VB einschließlich der Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB.

Beachten Sie bitte auch den **Bezugsquellenteil** und das **Inserentenverzeichnis** am Schluss des Handbuchs.

TAB. A 3 Finanzierungs-/ Investitionsstruktur (ohne Planungsreserve), BVWP 2003

	BVWP 2003 2001–2015		zum Vergleich BVWP '92 1991–2000	
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €] <sup>1)</sup>	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes <sup>2)</sup>	63,9	42,9	36,2	42,3
Bundesfernstraßen <sup>3)</sup>	77,5 <sup>4)</sup>	52,1	44,1	51,6
Bundeswasserstraßen <sup>3)</sup>	7,5	5,0	5,2	6,1
<b>insgesamt</b>	<b>148,9</b>	<b>100,0</b>	<b>85,5</b>	<b>100,0</b>
	davon Investitionen für Aus- und Neubau			
	[Mrd. €]	[%]	[Mrd. €]	[%]
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	25,5	39,9	19,7 <sup>5)</sup>	54,4
Bundesfernstraßen	39,8 <sup>3)</sup>	51,4	22,9	51,9
Bundeswasserstraßen	0,9	12,0	3,1	59,6

1) Tatsächliche Investitionsausgaben (d. h. Preisstand: jeweiliges Jahr).

2) Preisstand 1999.

3) Preisstand 2001.

4) Einschließlich 2 Mrd. € Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

5) Niveau 1994 auf Zeitraum 1991–1993 übertragen.

Mittel aus EFRE (2003–2006) und TEN (2003–2006) sind bei den jeweiligen Verkehrsträgern enthalten.

### Planungsreserve

Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Neu- und Ausbauten mit entsprechendem Planungsvorlauf vorgesehen. Das Volumen der Planungsreserve trägt der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern Rechnung.

**Aus Mitteln des GVFG und des RegG werden zusätzlich für die Schiene außerhalb des BVWP 2003 bis 2015 weitere rd. 14 Mrd. € eingesetzt.**

### Steigerung der Investitionen für Ersatz und Erhaltung der Bestandsnetze

Der BVWP 2003 sieht 82,7 Mrd. € für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vor. Dies ermöglicht eine signifikante Steigerung der Erhaltungsinvestitionen von bisher 46 % (im BVWP '92) auf künftig nahezu 56 % Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen des BVWP; **die Bestandsnetz- bzw. Erhaltungsinvestitionen sind Schwerpunkt der künftigen Investitionstätigkeit** (vgl. TAB. A 4).

Für den Aus- und Neubau der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen sind 66,2 Mrd. € vorgesehen; damit werden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau fortgeführt.