

Bedarfsnachweis (Straße):

Investitionsbedarfe der Länder für die kommunale Verkehrs-Infrastruktur (Straße / Individualverkehr) ab 2014

erstellt durch AK-Vorsitz „Straßenbaupolitik“
aufgrund der Recherche in den zuständigen Ministerien aller Länder

Vorlage für die Sonder-VMK am 10.01.2011

1. Vorgehensweise

In den Jahren 2009 und 2010 wurden in einer mehrstufigen Abfrage aller Bundesländer

- die Förderungsgrundlagen (Tabelle 1)
- Aussagen zur Zweckbindung der Mittel (Tabelle 1)
- die Fördersätze (Tabelle 2)
- die Fördergegenstände (Anhang)
- die Mittelverausgabung der Entflechtungsgelder der vergangenen Jahre einschließlich der Verwendungsnachweise (Tabelle 3)
- der zukünftige Bedarf anhand der geplanten (Groß-)Projekte und der Förderprogramme für 2014 bis 2019 (Tabellen 4 u. 5 / Anhang)

für die Revision des EntlechtsG nach 2013 zusammengestellt.

Tabelle 1: Einzelübersichten - Auswertung der Länderabfrage

Aufteilung IV/ÖV (Stand: 2010)

Bundesland	IV [%]	ÖV [%]
BW	60,6	39,4
BY	63,7	36,3
B	25	75
BB	60	40
HB	50	50
HE	60	40
HH	25	75
MV	50	50

gestaffelt
nach Jahren
steigt ÖPNV-
Anteil !

Fördergegenstände

Bundesland	Neu-/Ausbau	Erhaltung
BW	GVFG alt -§ 2 Regelung (Bau oder Ausbau)	keine Erhaltungsmaß- nahmen
BY	GVFG alt -§ 2 Regelung (Bau oder Ausbau)	Erneuerung bei Ausbau- maßnahmen
B	keine Angabe	keine Angabe
BB	x	keine Erhaltungsmaß- nahmen
HB	GVFG alt -§ 2 Regelung (Bau oder Ausbau)	keine Erhaltungsmaß- nahmen
HE	GVFG alt - § 2 Regelung Bau oder Ausbau	keine Erhaltungs-/ Unterhaltungsmaß- nahmen
HH	x	eingeschränkt, nur in geringem Umfang
MV	Neubau, Ausbau, Umbau, Erweiterung	grundsätzlich keine Erhaltungsmaßnahmen, nur in begründeten Ausnahmefällen (Einzelentscheidung)

Zweckbindung der Bundesmittel ab 2014

Bundesland	Zweckbindung ab 2014	Regelung
BW	per Gesetz	LGVFG-BW
BY	umgesetzt	BayGVFG
B	angestrebt	offen
BB	angestrebt	offen
HB	angestrebt	Gesetzgebungsver- fahren in Vorbereitung
HE	angestrebt	Gesetzgebungsver- fahren in Vorbereitung
HH	nicht angestrebt	entbehrlich
MV	z. Zt. Noch keine Aussage möglich	offen

Aufteilung IV/ÖV (Stand: 2010)

NI	60	40
NW	50	50
RP	80	20
SL	40	60
S	75	25
SA	77	23
SH	70	30
TH	50	50

Fördergegenstände

NI	x	Gründerneuerungen zeitlich begrenzt (2010-2014) im ÖPNV-Bereich möglich
NW	x	in geringem Umfang investive Erneuerung
RP	x	nur Umbau+ grundlegende Sanierung von Brücken/Stützmauern
SL	x	Instandsetzung und Erneuerung
S	x	Instandsetzung und Erneuerung
SA	x	Gründerneuerung, Unterhaltungsvorhaben, sofern sie zur Gründerneuerung erforderlich sind
SH	Regelung aus GVFG-Bund § 2 Abs. 1 übernommen	Deckenerneuerungen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast (neu)
TH	Neubau, Um-/ Ausbau + Erweiterung	deren bauliche Erhaltung

Zweckbindung der Bundesmittel ab 2014

NI	angestrebt	zweckbindende Veranschlagung in MiPla und Hpl.
NW	angestrebt	Gesetzgebungsverfahren in Vorbereitung
RP	per Gesetz	Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - komm. Gebietskörperschaften
SL	per Gesetz (bis Ende 2015)	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
S	angestrebt	Gesetzgebungsverfahren in Vorbereitung
SA	angestrebt	voraussichtlich landesgesetzliche Regelung
SH	per Gesetz	GVFG-SH
TH	Entscheidung steht noch aus	-

Tabelle 2: Länderübersicht Fördersätze

Land	Fördersätze 2010
Baden-Württemberg	max. 70% (KStB) 75% für BÜ-Maßnahmen
Bayern	max. 80% ø 40% - 50%
Berlin	-
Brandenburg	max. 75%
Bremen	-
Hamburg	-
Hessen	55% - 75%
Mecklenburg-Vorpommern	60% - 75%
Niedersachsen	60% - 75%
Nordrhein-Westfalen	max. 80%
Rheinland-Pfalz	max. 75% ø 70%
Saarland	max. 75 %
Sachsen	max. 75 %
Sachsen-Anhalt	max. 80%
Schleswig-Holstein	max. 75 %, 50% (Deckenmaßnahmen)
Thüringen	max. 75 %

2. Mittelverausgabung der vergangenen Jahre

Die zur Verfügung gestellten Entflechtungsmittel des Bundes für den IV-Bereich wurden in den vergangenen Jahren von den Ländern benötigt und verausgabt.

Einige Länder haben (legale) Ausgabereste gebildet, als Rückstellung für künftig zu finanzierende Großprojekte, vor allem im ÖV-Bereich.

Die Verwendungsnachweise wurden jährlich von den Ländern vorgelegt, sie sind jeweils ohne Beanstandung durch den Bund geblieben.

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Mittelverausgabung der Entflechtungsmittel in den Bundesländern für das Jahr 2008.

Tabelle 3: Übersicht Verausgabung der Entflechtungsmittel des Bundes

Bundesland	zustehende Entflechtungsmittel (Mio. €/Jahr)	Verwendungsnachweis 2008	Saldo Ausgabereist 2008	Anteil Ausgabereist 2008 [%]
Baden-Württemberg	165,54	x	0	0,00
Bayern	196,14	x	0,739	0,38
Berlin	49,73		0	0,00
Brandenburg	54,22	x	-2,96	0,00
Bremen	11,06	x	0	0,00
Hamburg	29,65	x	17,764	59,91
Hessen	96,47	x	34,926 (ÖV)	36,20
Mecklenburg-Vorpommern	34,96	x	3,993	11,42
Niedersachsen	123,51	x	6,624	5,36
Nordrhein-Westfalen	259,52	x	148,647(ÖV)	57,28
Rheinland-Pfalz	65,15	x	8,665	13,30
Saarland	17,17	x	0	0,00
Sachsen	87,68			
Sachsen-Anhalt	51,23	x	0	0,00
Schleswig-Holstein	43,25	x	7,49	17,32
Thüringen	50,23	x	0,914	1,82

3. Mittelbedarf für den Zeitraum 2014 – 2019 (1)

Der zukünftige Bedarf für die Jahre 2014 bis 2019 wurde von den Ländern auf der Grundlage der bereits laufenden und genehmigten Vorhaben sowie der (durch die Kommunen) neu angemeldeten und geplanten Projekte ermittelt.

In Tabelle 4 auf den Seiten 10 bis 12 sind beispielhaft Großprojekte (Gesamtkosten > 2 Mio. €) aus verschiedenen Bundesländern dargestellt.

Die Finanzierung eines Großteils dieser Maßnahmen wäre bei einem Auslaufen der Entflechtungsmittel ohne finanziellen Ausgleich nicht gesichert.

Der gemeldete Bedarf (Tab. 5, S. 13) resultierend aus der Summe der Groß-, Mittel und Kleinprojekte liegt zum Teil deutlich über den aktuellen Zuweisungen aus dem EntflechtG.

3. Mittelbedarf für den Zeitraum 2014 – 2019 (2)

Die Ermittlung der Bedarfe in den einzelnen Ländern erfolgte durch eine länderinterne Auswertung der bisher geförderten, der bereits angemeldeten und der für die kommenden Jahre prognostizierten Projekte aus den Kommunen.

Für NRW ist die Ermittlung des zukünftigen Bedarfes beispielhaft dargestellt auf den Seiten 14 und 15.

Im Anhang sind konkrete Projektlisten der Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland und Sachsen-Anhalt für die Jahre nach 2013 sowie die Bedarfsermittlung des Landes Schleswig-Holstein beispielhaft aufgeführt als begründende Unterlagen zur Meldung der Länder.

Zukünftig steigende Erhaltungs- und Unterhaltungsaufgaben konnten in der Bedarfsermittlung aufgrund der Vielzahl der Klein- und Kleinstmaßnahmen nur zu einem geringen Teil berücksichtigt werden, weil viele Kommunen bisher keine Erhaltungs- und Unterhaltungsprogramme für die Zeit nach 2013 aufgestellt haben.

Tabelle 4: Bedarfsermittlung für Großprojekte der Bundesländer für den Zeitraum 2014-2019 ff

Bundesland	Kommune	Projektbezeichnung	Gesamtkosten ab 2014 [Mio. €]	geplanter Mittelabfluss						
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	nach 2019
BW	Stuttgart	Bau des Rosensteintunnels	191,00	x	x	x	x	x		
BW	Heidelberg	Bau des Neckarufertunnels	180,00	x	x	x	x	x	x	
BW	Ludwigsburg	Tieferlegung der B 27 im Bereich des Schlosses	150,00	x	x	x	x	x	x	
BW	Mannheim	Bau der Westtangente 1. BA	85,00	x	x	x	x	x	x	x
BW	Pforzheim	Bau des Tunnels unter der Zerrener Straße	80,00	x	x	x	x	x	x	x
BW	Leonberg	Altstadttunnel	50,00	x	x	x	x	x	x	
BY		kleinere und mittlere Maßnahmen in Bayern	rd. 250/a	x	x	x	x	x	x	x
BY	LH München	Ausbau Mittlerer Ring Ostabschnitt	214,00	x	x					
BY	LH München	Ausbau Mittlerer Ring Südwestabschnitt	274,00	x	x	x	x	x	x	
BY	Nürnberg	Ausbau Frankenschnellweg	260,00	x	x	x	x	x	x	x
BY	Regensburg	Osttangente	65,00	x	x					
BY	Regensburg	Neubau Sallerner Regenbrücke mit Verlegung B 16	52,00	x	x	x	x			
BY	Freising	Westtangente Freising	70,00	x	x	x	x			
B		Erhaltung/ Unterhaltung	73,00	x	x	x	x	x	x	x
B		Radwegsanierung	7,00	x	x	x	x	x	x	x
B		blindengerechte Ausstattung LSA	7,00	x	x	x	x	x	x	x
BB	Brandenburg a.d.H.	Bahnhofsvorplatz	10,00	x						
BB	Potsdam	L 40 Nuthestraße - Anbindung Flughafen BBI	15,00	x						
BB	Potsdam	Wetzlarer Straße / Umverlegung L78	10,00	x	x	x				
BB	Potsdam	Neuordnung des Knotenpunktes "Leipziger Dreieck"	5,00		x	x	x			
BB	Rangsdorf	Ersatzneubau Bahnüberführung Berlin-Dresdener-Bahn	10,00	x	x	x				
BB	diverse	Brückenbauwerke	100,00	x	x	x	x	x	x	x
BB	diverse	verkehrswichtige Radwege	50,00	x	x	x	x	x	x	x
BB	diverse	Ortsverbindungsstraßen	150,00	x	x	x	x	x	x	x
BB	diverse	Ortsdurchfahrten und verkehrswichtige innerörtliche Verbindungsstraßen	240,00	x	x	x	x	x	x	x

Bundesland	Kommune	Projektbezeichnung	Gesamtkosten ab 2014 [Mio. €]	geplanter Mittelabfluss						
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	nach 2019
HB	Bremen	Neubau Tunnel Hemelingen	121,30	x	x	x	x	x	x	x
HB	Bremen	Neubau der Hafенrandstraße, 4. BA	33,50	x	x	x				
MV	Stadt Schwerin	4-spüriger Ausbau Obotritenring vom Bade-Platz bis Beltzstraße	5,00	x	x					
MV	Stadt Wismar	Ausbau Zierower Landstraße/Bruno-Tesch-Straße	2,60	x	x					
MV	Stadt Wismar	Neubau EÜ zur Aufhebung Bahnübergang Poeler Straße	15,10	x	x	x				
MV	Stadt Wittenburg	Verschiebung Bahnübergang mit Ausbau angrenzender Straßen	6,20	x	x	x	x	x	x	x
MV	Stadt Ludwigslust	Neubau einer Bahnquerung am Bahnhof	15,00			x	x	x	x	x
MV	Landkreis Nordwestme	Ausbau der Kreisstraße NWM 6 von Groß Molzahn bis Stove	2,00	x	x	x				
NI	Neu Darchau	K 61, Brücke über die Elbe bei Darchau/Neu Darchau und Ortsumgehung Katemin	38,30	x	x	x	x			
NI	Achim	Verlängerung der Theodor-Barth-Str. mit Neubau der AS Achim West an der A 27	25,62	x	x	x				
NI	Buchholz in der Nordheide	K 82, Neubau Ostring Buchholz	18,60	x	x	x				
NRW	Hagen	Bahnhofshinterfahung (Σ 60 Mio. €)	29,30	x	x	x	x	x	x	
NRW	Mülheim/Ruhr	Neubau Thyssenbrücke	15,00		x	x	x			
NRW	Wuppertal	Umbau Knoten Döppersberg (Σ 24 Mio. €)	7,00	x	x	x				
NRW	Köln	PVT, Verkehrsrechnersystem der Stadt, Ausbau und erweiterte Nutzung	31,00	x	x	x	x	x	x	x
NRW	Köln	Tunnelertüchtigungen nach RABT	23,70	x	x	x	x			
NRW	Düsseldorf	Entlastung Gerresheim, 1. BA	24,85	x	x	x	x			
NRW	Düsseldorf	Ausbau Danziger Straße auf 6 Fahrstreifen	30,00			x	x	x	x	
NRW	Leverkusen	Bahnallee	31,25	x	x	x	x			

Bundesland	Kommune	Projektbezeichnung	Gesamtkosten ab 2014 [Mio. €]	geplanter Mittelabfluss						
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	nach 2019
RP	Koblenz	Erneuerung / Sanierung der Europabrücke	25,00	x	x	x	x	x	x	
RP	Trier	Umgehung Trier - Kürenz	20,00	x	x	x	x	x	x	
RP	Worms	Neubau der Entlastungsstraße „Äußerer Ring“	12,00	x	x	x	x	x	x	
RP	Zweibrücken	Neubau der Verbindungsspanne „Wilkstraße“	10,00	x	x	x	x	x	x	
SL	Saarbrücken	Bau der Ostspange, hier: Straßenbau, I. BA	6,70	x						
SL	Völklingen	Verkehrsanbindung zwischen A 620- AS Wehrden und Karolinger Straße, IV. BA	6,00	x	x	x				
SL	Schiffweiler	Ausbau Leopoldstraße	1,85	x	x	x				
SL	Saarbrücken	Umbau Franz-Josef-Röder-Straße im Rahmen des Großprojektes Stadtmitte am Fluss	6,10	x	x	x	x	x	x	
SL	Saarbrücken	Neubau der L.II.O. 273, BGr. D/F bis Saarbrücken, Deutschmühlental	5,00	x						
SL	Riegelsberg	Südümgehung Riegelsberg	9,00	x	x	x				
TH	Erfurt	Nord-, Nord/Ost Radialen, Anbindung BAB A 71	30,00	x	x	x	x	x	x	
TH	Erfurt	West Radialen, Anbindung BABA A 71, A 4	11,50	x	x	x	x	x	x	
TH	Erfurt	Süd-, Süd/Ost Radialen BAB A 4	22,50	x	x	x	x	x	x	
TH	Erfurt	innerstädtischer Ring einschließlich Brücken	21,00	x	x	x	x	x	x	
TH	Erfurt	Ortsteilverbindungen	13,30	x	x	x	x	x	x	
TH	Erfurt	Riethstraße West (innerstädtische nördliche Querverbindung)	2,00							x
TH	Erfurt	Umfahrung Bindersleben (westliche Zufahrt)	3,00							x
TH	Erfurt	Tunnel Petersberg (Entlastung Altstadt)	20,00							x
TH	Erfurt	Salzstraße (Unterführung DB) (innerstädtisch)	10,00							x
TH	Erfurt	Binderslebener Landstraße (Anbindung Flughafen, westl. BAB A 71)	7,50							x

Tabelle 5: Entflechtungsgesetz: gemeldeter Bedarf an Bundesmitteln 2014-2019 für Vorhaben Kommunalen Straßenbau (KStB)

ermittelt aus den Länderabfragen 2009/ 2010

Land	Länderanteil 2009-2013 [%]	Bundesmittel- zuweisung 2009 - 2013 [Mio.€ / a]	davon KStB [Mio.€ / a]	Jährlicher Bedarf 2014-2019 (KStB) [Mio.€ / a]	Abweichung zur Zuweisung 2009 - 2013 [%]	Einwohnerzahl (31.12.2008) [Mio]	Jährlicher Bedarf 2014 - 2019 je Einwohner [€/Einwohner / a]
Baden-Württemberg	12,395	165,535	100,00	135,00	135	10,750	12,558
Bayern	14,686	196,132	123,00	160,0-170,0	142	12,52	13,18
Berlin	3,724	49,734	12,43	13,75	111	3,43	4,01
Brandenburg	4,060	54,221	32,53	45,00	138	2,52	17,84
Bremen	0,828	11,058	5,53	7,00	127	0,66	10,57
Hamburg	2,220	29,648	7,41	105,00	1417	1,77	59,26
Hessen	7,224	96,477	57,89	200,00	346	6,07	32,98
Mecklenburg-Vorpommern	2,617	34,950	17,48	20,00	114	1,66	12,02
Niedersachsen	9,248	123,507	74,00	118,00	159	7,95	14,85
Nordrhein-Westfalen	19,432	259,514	129,80	246,16	190	17,93	13,73
Rheinland-Pfalz	4,879	65,159	51,00	107,90	212	4,03	26,79
Saarland	1,285	17,161	6,86	18,00	262	1,03	17,48
Sachsen	6,565	87,676	65,76	100,00	152	4,19	23,85
Sachsen-Anhalt	3,836	51,230	39,45	47,30	120	2,38	19,86
Schleswig-Holstein	3,239	43,257	29,50	34,00	115	2,83	12,00
Thüringen	3,761	50,228	25,11	25,11	100	2,27	11,07
Summen	100	1335,49	777,75	1222,22	157	82,002	18,877 (Durchschnitt)

Fördermittelbedarf NRW:

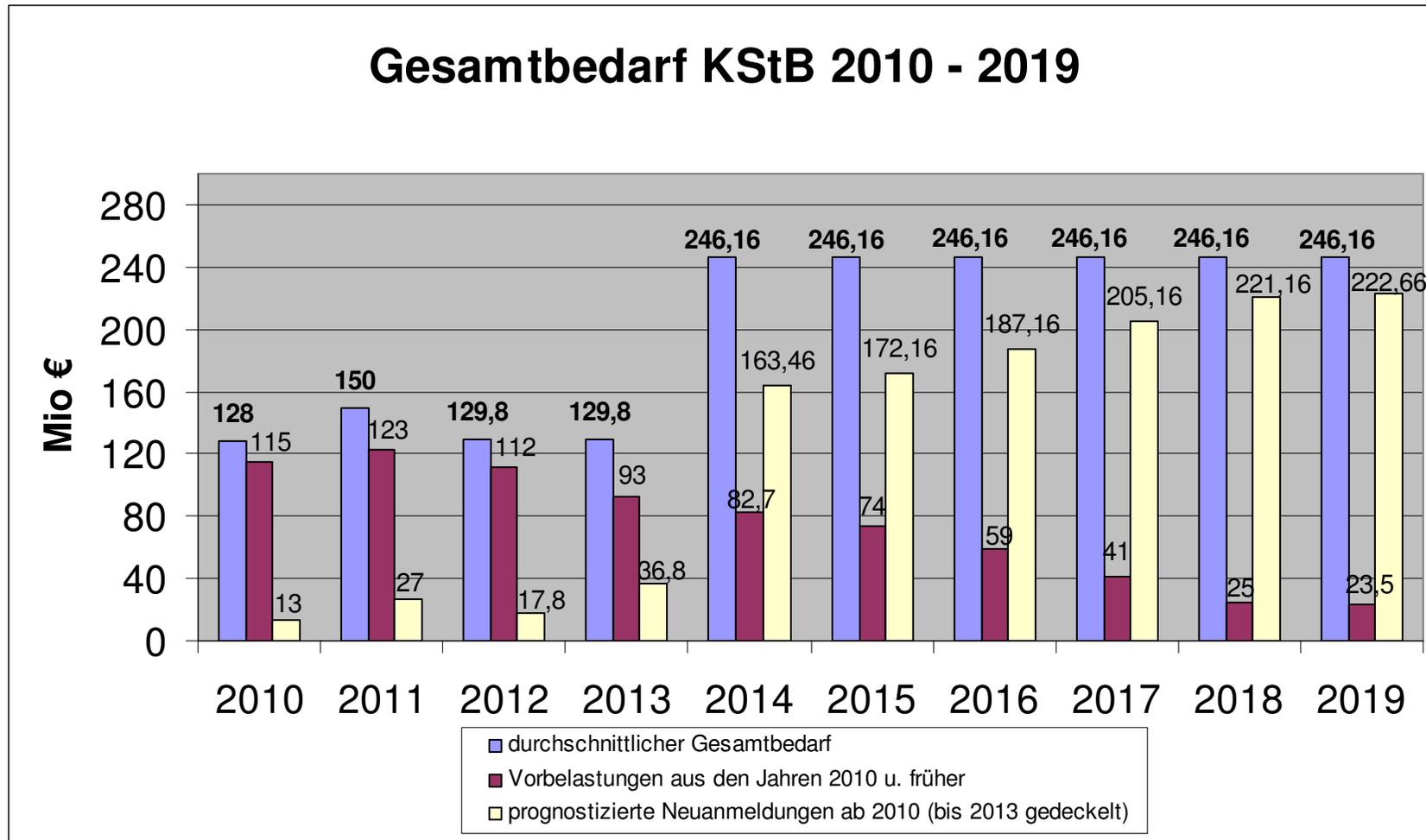
Mittelbedarf für den kommunalen Straßen-und Radwegebau in NRW für den Zeitraum 2014 - 2019

	Baukosten [Mio. €]	zuwendungsf. Kosten [Mio. €]	Zuwendung [Mio. €]
Anhang	1058	928	584
Arbeitsliste	284	138	90
Summe	1342	1066	674
durchschnittlicher Jahresbedarf 2014-2019 (gesichert)	335,5	266,5	168,5
durchschnittliche Neuanmeldungen p.a. von 2007-2010 Abminderung um 20% (fehlende Förderfähigkeit)	340	270	174 139,2
durchschnittlicher Jahresbedarf 2014-2019 (prognostiziert) Abminderung um 20% (pauschal)	675,5	536,5	307,7 <u>246,16</u>

Anhang = Vorhaben ist grundsätzlich förderfähig- noch keine zeitliche Einplanung

Arbeitsliste = Vorhaben ist noch nicht als förderfähig anerkannt

Fördermittelbedarf NRW:



4. Dynamisierung

- Der festgestellte Bedarf an EntflechtG-Mitteln bezieht sich auf den Preisstand 2010
- Der Preisindex für den Straßenbau für den Jahresdurchschnitt 2009 lag bei 120,5 (Preisindex 2000: 100)
- Damit liegt die durchschnittliche Preissteigerungsrate derzeit bei 2,1 % p. a.
- Geht man davon aus, dass die durchschnittliche jährliche Preissteigerungsrate von 2000 bis 2009 auch für die Entwicklung bis zum Auslaufen des EntflechtG gilt, so ergibt sich eine Preissteigerung bis zur Mitte des Betrachtungszeitraums (2014 bis 2019) in Höhe von 14,5 % gegenüber dem Preisstand 2010.

5. Ergebnis (1)

- Zur Feststellung des Mittelbedarfes wurden die aktuell vorliegenden Ländermeldungen zusammengestellt und analysiert.
- In den Landesprogrammen der Bundesländer sind keine Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogramms mit einem Bedarf an Landesmitteln > 2 Mio. € enthalten.
- Die Analyse der Landesprogramme und die tendenzielle Überbuchung durch die Antragsteller hat gezeigt, dass der für den Status quo festgestellte jährliche Mittelbedarf für den IV-Anteil dauerhaft zumindest bis zum Auslaufen des EntflechtG im Jahr 2019 besteht.
- Die Ermittlung des jährlichen Mittelbedarfs für die Jahre 2014 bis 2019 ist beispielhaft für die Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein im Anhang dargestellt.

5. Ergebnis (2)

Aus den Länderabfragen 2009 bis 2010 ergibt sich bezogen auf den IV-Bereich folgender Sachstand:

- Die zugewiesenen Bundesmittel in den Jahren 2009 bis 2013 in Höhe von **777,75 Mio. €** für den IV-Bereich wurden bzw. werden von den Ländern zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur benötigt und verausgabt bzw. für Großprojekte über mehrere Jahre gebunden.
- Zur vollständigen Deckung des zukünftigen Bedarfs in den Jahren 2014 bis 2019 ist eine **Erhöhung der Entflechtungsmittel auf 1.222,22 Mio. €** erforderlich.

Unter Berücksichtigung einer Dynamisierung gemäß Kapitel 5 ergibt sich für die Jahre nach 2013 ein tatsächlicher Jahresbedarf für den IV-Bereich von **1.399,44 Mio. €** !

6. Fazit

- Die Kommunale Straßeninfrastruktur konnte in den vergangenen Jahren durch den zweckgebundenen Einsatz der Entflechtungsmittel in allen Bundesländern verbessert werden.
- Nach wie vor besteht jedoch ein erheblicher Investitionsbedarf, welcher ohne finanzielle Zuwendungen des Bundes und der Länder von den Kommunen allein nicht bewältigt werden kann.
- Der im Vorhergehenden festgestellte Mittelbedarf aus dem EntflechtG bezieht sich bisher weitestgehend auf Neuinvestitionen. Hinzu kommt ein stetig wachsender Finanzierungsbedarf zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur, insbesondere für die Ingenieurbauwerke (vor allem Brücken) und aus der allgemeinen Baupreissteigerung (Dynamisierung).
- Zum Ausbau und Erhalt einer bundesweit leistungsfähigen kommunalen Infrastruktur sind eine Fortführung der Entflechtungsmittel 2014 - 2019 in zumindest bisheriger Höhe und zeitlich darüber hinaus oder eine finanzielle Nachfolgeregelung unerlässlich.