



B A U V E R B A N D
MECKLENBURG-VORPOMMERN e.V.



Landesverkehrskonferenz Mecklenburg-Vorpommern 2009

Donnerstag 7. Mai 2009

Van der Falk Ressort, Linstow

**„Ausbau- und Verschleißzustand der Landes- und Kommunalstraßen
erfordern schnelles Handeln der Landes- und Kommunalpolitik“**

Referent:

Herr Dipl.-Ing. Thomas Dau

Dau Eisenbahn-, Straßen- und Tiefbau GmbH Lübz

Bauverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Folie 1



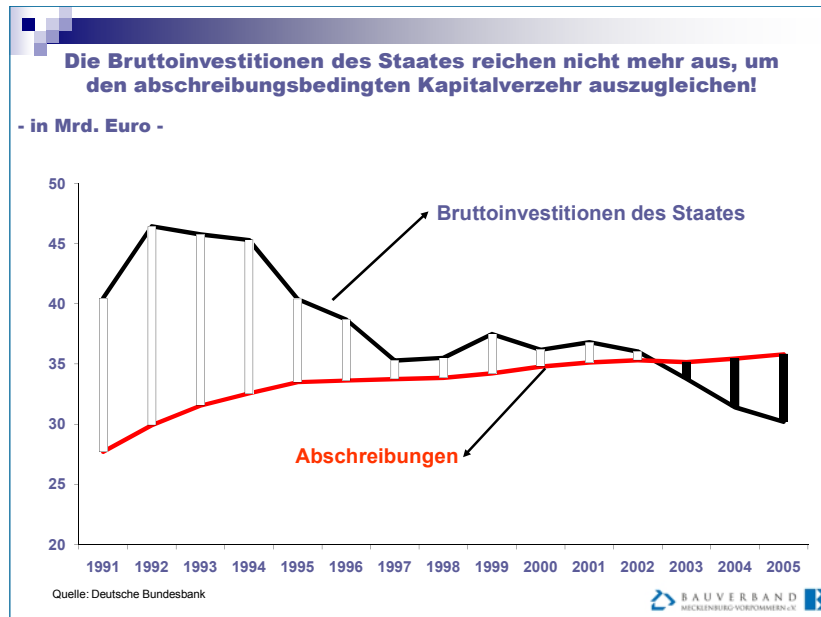
Sehr geehrte Damen und Herren,

zahlreiche Verbände und Kammern entlang der Wertschöpfungskette Bau haben Anfang des Jahres ein Leitbild Bauwirtschaft veröffentlicht. Es beginnt mit der Aussage „Bauen ist Zukunft“.

Wenn wir darin übereinstimmen, wäre ich mit meinem Beitrag bereits am Ziel. Doch leider liegen zwischen Einsicht und Handeln oft Welten. Wer zustimmt, das Bauen Zukunft ist, der muss auch eingestehen, dass nicht Bauen Zukunft gefährdet.

Für die Straßen und Brücken im Land wird nicht genug gebaut, um für die Zukunft gerüstet zu sein. Das möchte ich mit meinem Vortrag näher erläutern.

Folie 2



Die Deutsche Bundesbank hat festgestellt, dass die Investitionen des Staates in seine Infrastruktur seit etwa 2002 nicht mehr ausreicht um den abschreibungsbedingten Kapitalverzehr auszugleichen. Das heißt, wir fahren unsere Infrastruktur auf Verschleiß. Dazu gibt es bereits eine ganze Reihe von konkreten Expertisen. Einige davon möchte ich zitieren.


Die so genannte Pällmann-Kommission hat im Auftrag des Bundesverkehrsministers ermittelt, dass die Investitionslinie Verkehr für Bundesfernstraßen mindestens bei 12 Mrd. Euro/Jahr liegen müsste. Trotz Konjunkturpaketen beträgt der Etat nur 10 Mrd. Euro und ist nach den Planungen auch mittelfristig nicht höher vorgesehen.

Folie 3

Kommunaler Investitionsbedarf Bereich Verkehr 2006 - 2020			
	ABL	NBL	D
Straßen in Baulast Gemeinden	89,7	35,5	125,2
- Ersatz	59,5	11,1	71,6
- Neubau	16	4	20
- Erweiterung/Umgestaltung	12	19,8	31,8
- Nachholbedarf	2,2	0,6	2,8
Fuß- und Radverkehr	16,8	4,3	21,1
Parkieranlagen	1,9	0,6	2,5
Lärmschutz	2,9	1,5	4,4
Verkehrsinformation u. Steuerung	7,0	1,4	8,4
Summe	118,3	43,3	161,6

Soll nach Anteil Streckennetz M-V: ~ 4,5 Mrd. € oder 300 Mio €/p.a.
Ist Umsatz Straßenbau gesamt 2008: 287 Mio. € (Bund+Land+Gem.)

Quelle: Difu 2008

 BAUVERBAND
MECKLENBURG-VORPOMMERN e.V.

Anrede

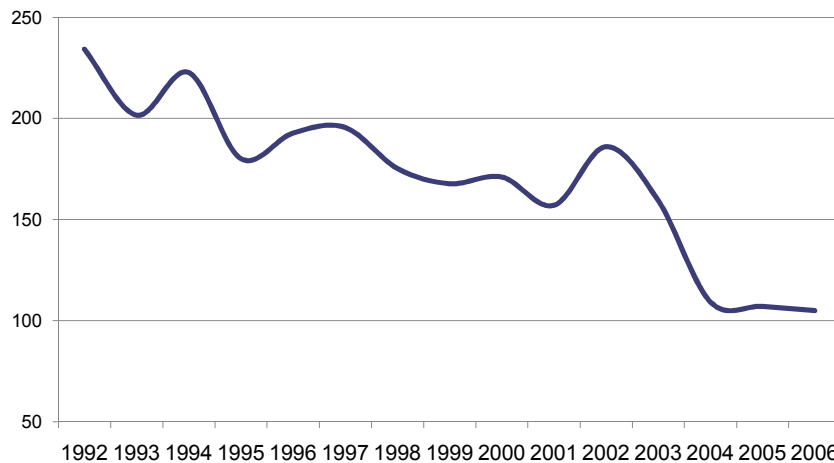
Das Deutsche Institut für Urbanistik beziffert in einem ganz aktuellen Gutachten aus dem Jahr 2008 den Investitionsbedarf im kommunalen Straßenbau bis 2020 auf 161,6 Mrd. Euro. Der Ersatz- und Nachholbedarf beträgt davon 73,4 Mrd. Euro oder 45 Prozent.

Wenn man die Bewertungsansätze der difu-Studie auf das Streckennetz im Mecklenburg-Vorpommern überträgt, kommt man bei sehr konservativer Rechnung auf einen finanziellen Bedarf nur für kommunale Straßen bis 2020 von 400 Mio. Euro/Jahr. Von den Bauunternehmen im Land wurden 2008 für alle Straßenbaulastträger nur Straßenbauleistungen von 287 Mio. Euro gemeldet.

Folie 4



Ausgaben für Straßenbau, Gemeinden in M-V (Mio. €)

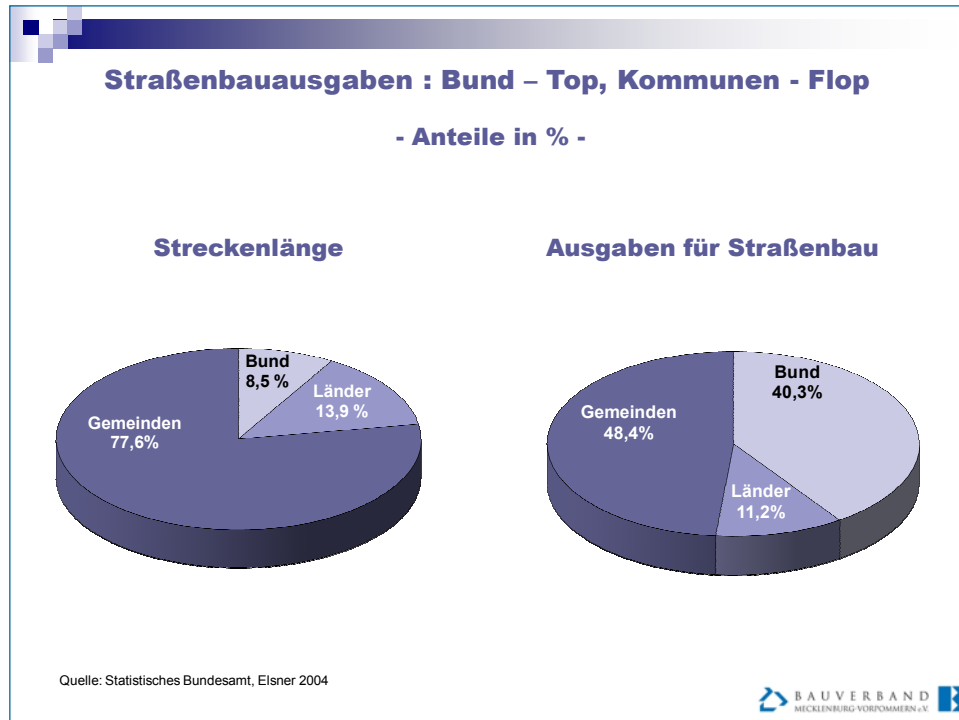


Quelle: Statistisches Landesamt



Um zu unterstreichen, wie groß der kommunale Handlungsbedarf ist, folgende weitere Betrachtung. Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen geht von einem durchschnittlichen Finanzbedarf von etwa 10 Euro/Jahr je lfd. Meter Straßenlänge aus. Bei ca. 20.000 km Kommunalen Straßen in Mecklenburg-Vorpommern ergibt sich ein Finanzbedarf von 200 Mio. Euro pro Jahr. Dabei ist der Nachholbedarf noch nicht eingerechnet. Die tatsächlichen Aufwendungen liegen seit Jahren ungefähr halb so hoch.

Folie 5

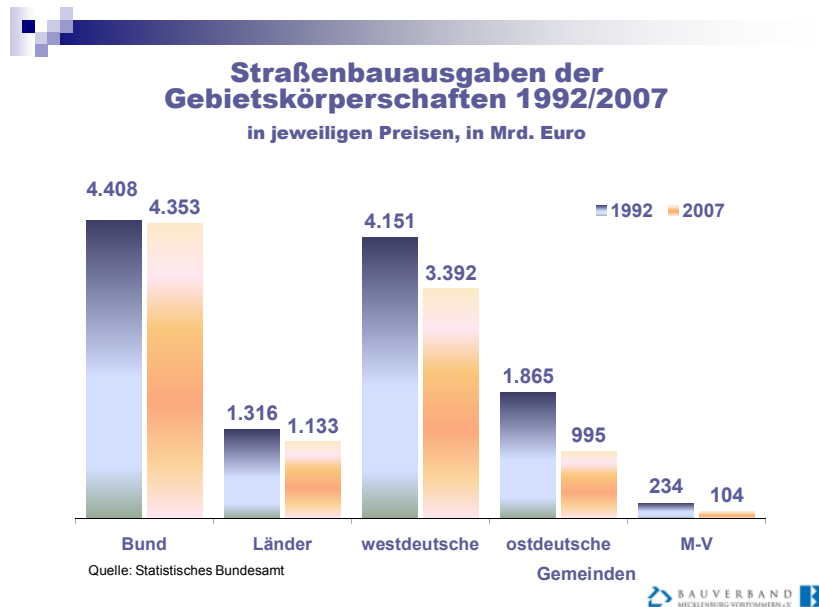


Dass vor allem im kommunalen Bereich Handlungsbedarf besteht zeigt auch diese Übersicht.

Der Bund wendet gemessen am Streckennetz die meisten Mittel auf. Das spiegelt sich auch im insgesamt besten Ausbauzustand und der hohen Leistungsfähigkeit wieder. Auch die Bilanz der Länder scheint noch ausgeglichen. Sie wenden annähernd soviel Mittel auf, wie es dem Streckenanteil entspricht.

Bei den Gemeinden wird die Diskrepanz deutlich. Auf 77,6 Prozent des Streckennetzes kommen 48,4 Prozent der Ausgaben für Straßenbau.

Folie 6



Ein Blick auf die Entwicklung der Ausgaben der Straßenbulasträger seit 1992 zeigt, dass der Bund und die Länder ihre Straßenbauaufwendungen zumindest stabil halten. Dagegen gehen die Ausgaben für den Straßenbau im kommunalen Bereich seit Jahren zurück. Das gilt uneingeschränkt auch für Mecklenburg-Vorpommern, wie die Darstellung zeigt.

Diese Angaben der amtlichen Statistik basieren jedoch auf den jeweiligen Preisen. Sie berücksichtigen nicht die Preisentwicklung. Bitumen ist seit 2000 um mehr als 100 Prozent und Diesel um 64 Prozent teurer geworden. Das wirkt sich zwangsläufig bei den Baupreisen aus. Für das gleiche Geld kann also weniger gebaut werden. Auch hier wird deutlich, dass wir für unsere Straßen immer weniger tun.

In diesem Zusammenhang wird unserer Forderung nach mehr Geld für die Straße sehr gern der Sparzwang der öffentlichen Hand entgegengehalten. Es gehört aber ebenso zur unserer Verpflichtung gegenüber nachkommenden Generationen eine intakte Infrastruktur zu hinterlassen.

Anrede

Wissen wir eigentlich Bescheid über den Zustand unserer Straßen? Zum Teil ja. Der Bund und das Land führen regelmäßige und systematische Zustandserfassungen von Straßen und Brücken durch. Auf die Ergebnisse für das Land komme ich noch zu sprechen.

In den Gemeinden jedoch finden solche Untersuchungen nur sehr vereinzelt statt. Sie sind aber notwendig, um gut begründete Infrastrukturpolitik machen zu können. Es gibt aus den kommunalen Spitzenorganisationen in jüngster Zeit ermutigende Signale, solche regelmäßige Zustandserfassungen zu unterstützen.

In einem anderen Infrastrukturbereich, nämlich beim Abwasser, hat das Land gerade einen Zustandsbericht veröffentlicht. Rechtsgrundlage dafür ist eine Landesverordnung zur Eigenüberwachung der abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaften. Ein solcher öffentlicher Zustandsbericht für die kommunalen Straßen und Brücken wäre nützlich und wirkungsvoll.


Folie 7

Substanzverzehr an Landesstraßen M-V

Fakten

- An 44,2 % der mehr als 250 Landes-Brücken Schäden mit beeinträchtigter Tragfähigkeit.
Nur 12,6 % weisen keine Schäden auf!
- 39 % der Landesstraßen (ca. 3.255 km) in Zustandsklasse 3 (befriedigend) und 4 (schlecht).
Nur 18 % sind schadensfrei (1998 = 21%).
- Erhaltungsbedarf (ohne Neubau und Brücken) beträgt ca. 60 Mio. Euro (FGSV).
Mittelleinsatz (incl. Brücken und Neubau) beträgt im Durchschnitt letzten 10 Jahre 52,5 Mio. Euro.
- Finanzbedarf beträgt p.a. für alle Aufgaben ~ 70 - 80 Mio. Euro.
(Ohne Nachholbedarf aus eingetretenem Substanzverzehr)

Quelle: Zustandserfassung Straßenbauverwaltung M-V, FGSV Studie



Anrede

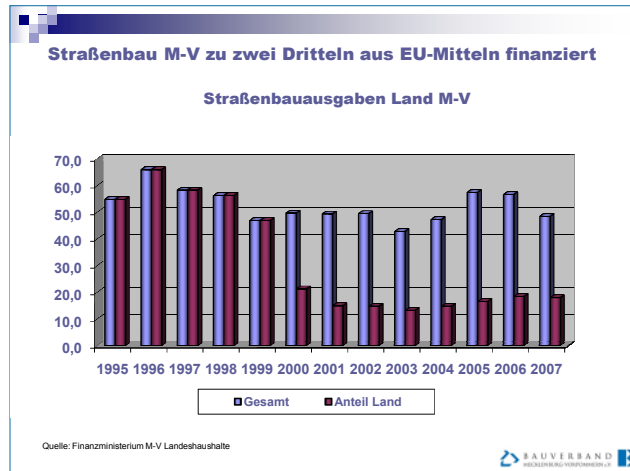
Nun noch ein Blick auf die Landesstraßen. Die letzte Zustandserfassung hat unter anderem folgende Ergebnisse gebracht:

- An 44,2 % der mehr als 250 Landes-Brücken gibt es Schäden mit beeinträchtigter Tragfähigkeit.
Nur 12,6 % weisen keine Schäden auf!
- 39 % der Landesstraßen (ca. 3.255 km) sind in Zustandsklasse 3 (befriedigend) und 4 (schlecht) einzuordnen.
Nur 18 % sind schadensfrei (1998 = 21%).
- Der Erhaltungsbedarf ohne Neubau und Brücken beträgt ca. 60 Mio. Euro/ Jahr (FGSV).
Der tatsächliche Mittelleinsatz (incl. Brücken und Neubau) beträgt im Durchschnitt letzten 10 Jahre 52,5 Mio. Euro.
- Der Finanzbedarf beträgt pro Jahr für alle Aufgaben ca. 70 - 80 Mio. Euro. Dabei ist der Nachholbedarf aus eingetretenem Substanzverzehr noch gar nicht berücksichtigt.

Wir wissen, dass Fachleute aus der Straßenbauverwaltung und dem Ministerium eine sehr realistische Einschätzung der Situation im Landesstraßenbau vornehmen. Jedoch fehlt es an notwendigen politischen Entscheidungen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf ein Problem aufmerksam machen, das auf das Land zukommt und das bereits jetzt einer politischen Weichenstellung bedarf.

Folie 8

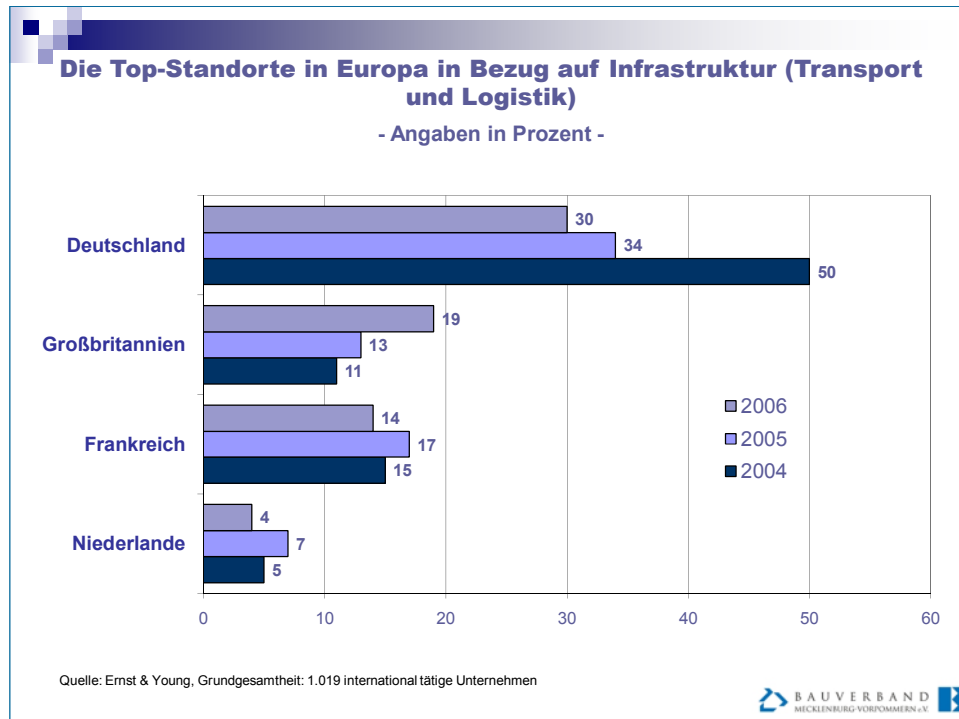


Das Land Mecklenburg-Vorpommern finanziert seine derzeitigen Aufwendungen für das Landesstraßennetz zu fast zwei Dritteln aus Fördermitteln der EU. Es ist hinlänglich bekannt, dass diese Zuweisungen abnehmen und ggf. sogar auslaufen werden. Da stellt sich doch sehr dringend die Frage, welche Finanzstrategie das Land in der Zukunft fahren will, ohne das der Raubbau an den Landesstraßen sogar noch verschärft wird.

Bisher ist nicht zu erkennen, wie man das Problem lösen will. Auch ist die Bereitschaft z.B. über PPP im Straßenbau zu sprechen bisher sehr gering. Wir hoffen im Ergebnis der heutigen Konferenz auf Impulse und eine auf reale Herausforderungen ausgerichtete Straßenbaupolitik.

Bleibt diese Entwicklung aus, werden wir im Standortwettbewerb die Verlierer sein. Die ständige Zunahme des Güterverkehrs ist inzwischen nicht mehr strittig. Prognosen sehen die Hauptbelastung dabei auf dem Straßennetz. Es ist fatal zu glauben, das spiele sich auf den Autobahnen ab. Nein, das gesamte Straßennetz ist in die Verteilung von Gütern und Dienstleistungen eingebunden. Nur eine leistungsfähige Gesamtstruktur vom Bund über das Land bis zu den Gemeinden ist Garant für Zukunftsfähigkeit.

Folie 9



Eine periodische Befragung von Ernst & Young bei über 1.000 international tätigen Unternehmen zeigt, dass Deutschland seine Spitzenposition bei Infrastruktur und Logistik langsam aber beständig hergeben muss. Diese Entwicklung ist nicht zwangsläufig. Wir können etwas dagegen tun, auch in Mecklenburg-Vorpommern.

In diesem Sinne haben wir die ganz aktuelle Bitte an die Landesregierung, die Initiative der Bundesregierung zu unterstützen, das Konjunkturpaket für den kommunalen Straßenbau zu öffnen.

Anrede

Die Bauwirtschaft hat in den vergangenen 14 Jahren einen sehr einschneidenden und schmerzhaften Anpassungsprozess durchgemacht. Die Kapazitäten haben sich auf ein Drittel reduziert, die durchschnittliche Betriebsgröße liegt aktuell bei 10 Beschäftigten.

Es ist für die Branche und das Land gleichermaßen wichtig, dass mehr für die Straßen investiert wird. Zusätzliche Maßnahmen in Infrastruktur sichern Arbeitsplätze am Bau und die Zukunftsfähigkeit des Landes. Vor allem das Land und die kommunalen Auftraggeber sind gefordert.

Folie 10

The slide features a blue gradient header bar at the top left. The main text is centered in a bold, dark blue font. At the bottom left, there is a small source attribution, and at the bottom right, there is a logo for 'BAUVERBAND MECKLENBURG-VORPOMMERN e.V.' consisting of a blue icon and the text.

Vielen Dank für Ihre Geduld!

Quelle: Zustandserfassung Straßenbauverwaltung M-V, FGSV Studie

 BAUVERBAND
MECKLENBURG-VORPOMMERN e.V.

Vielen Dank für Ihre Geduld!