

Venzke, Uwe

Von: Eisenreich, Julius
Gesendet: Dienstag, 9. November 2021 11:21
An: 'Saebisch, Steffen'; 'Bundesvorsitzende'
Cc: Schmidt Wolfgang
Betreff: WG: Frage an das BKamt

Lieber Herr Saebisch, lieber Herr Heinrich,

anbei die grobe Überschlagsrechnung aus dem Fachreferat des Bundeskanzleramtes zur Beantwortung der Frage der Grünen nach einer Kostenschätzung zur Ausweitung der Kinderkrankentage auf 15 Tag pro Kind und Elternteil, bei Alleinerziehenden 30 Tage im Jahr.

Viele Grüße

Julius Eisenreich

Julius Eisenreich

Sprecher und stellvertretender Büroleiter des Chefs des Bundeskanzleramtes

Tel. 030184002080

julius.eisenreich@bk.bund.de

Bitte:

Kostenschätzung zur Ausweitung der Kinderkrankentage auf 15 Tag pro Kind und Elternteil, bei Alleinerziehenden 30 Tage im Jahr.

Antwort:

Nach den Daten des GKV-Schätzerkreises betragen die Kosten für 10 Tage bzw. 20 Tage für Alleinerziehende rd. 272 Mio. Euro im Jahr 2019 (Kalenderjahr ohne Pandemieeffekte).

Ein Ausweitung der Kinderkrankentage auf 15 bzw. 30 Tage könnte demnach zu **geschätzten Mehrkosten von rd. 136 Mio Euro pro Jahr** führen. Hierbei handelt es sich um eine Schätzung, die aufgrund von Unbekannten - tatsächliche Fallzahl und Lohnentwicklung - mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Kosten hierfür werden von der GKV getragen.

Abweichend hiervon besteht der Anspruch auf Kinderkrankengeld für 2021 coronabedingt für jedes Kind längstens für 30 Arbeitstage, für alleinerziehende Versicherte längstens für 60 Arbeitstage; dieser Anspruch gilt abweichend auch dann, wenn Einrichtungen zur Betreuung von Kindern, Schulen oder Einrichtungen für Menschen mit Behinderung zur Verhinderung der Verbreitung von Infektionen oder übertragbaren Krankheiten auf Grund des Infektionsschutzgesetzes vorübergehend geschlossen werden, oder deren Betreten, auch auf Grund einer Absonderung, untersagt wird. Hierfür werden laut Gesetzentwurf Mehrkosten in Höhe von 300 Mio. Euro kalkuliert, die vom Bund an die GKV erstattet werden. Darüber hinausgehende Kosten werden per Spitzabrechnung vom Bund an die GKV erstattet. Die Fraktionen aus SPD, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN und FDP beabsichtigen nach derzeitigen Kenntnissen eine Verlängerung dieses ausgeweiteten Anspruchs auf das Kalenderjahr 2022.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Bundesvorsitzende <bundesvorsitzende@gruene.de>
Gesendet: Montag, 8. November 2021 10:51
An: Eisenreich, Julius <Julius.Eisenreich@bk.bund.de>
Betreff: Frage an das BKamt

Lieber Herr Eisenreich,

wir möchten gerne folgende Berichtsbitte an Sie richten:

"Kostenschätzung zur Ausweitung der Kinderkrankentage auf 15 Tag pro Kind und Elternteil, bei Alleinerziehenden 30 Tage im Jahr."

Mit besten Grüßen

Tracy de Souza
Büro der Bundesvorsitzenden
Annalena Baerbock und Robert Habeck
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Platz vor dem Neuen Tor 1
10115 Berlin

Venzke, Uwe

Von: Eisenreich, Julius
Gesendet: Donnerstag, 4. November 2021 13:54
An: 'Saebisch, Steffen'; 'Bundesvorsitzende'
Cc: Wolfgang.Schmidt@bmf.bund.de
Betreff: WG: Frage zu Sanierungsrückstau bei Bundesfernstraßen
Anlagen: Frage BKAmT Sanierungsrueckstau BFStr.docx

Lieber Herr Saebisch, lieber Herr Heinrich,

hier die Antwort des BMVI auf die Frage, die von Frau Schnüpkle übermittelt wurde.

Viele Grüße

Julius Eisenreich

Julius Eisenreich

Sprecher und stellvertretender Büroleiter des Chefs des Bundeskanzleramtes

Tel. 030184002080
julius.eisenreich@bk.bund.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Bundesvorsitzende <bundesvorsitzende@gruene.de>
Gesendet: Dienstag, 2. November 2021 11:23
An: Eisenreich, Julius <Julius.Eisenreich@bk.bund.de>
Betreff: Frage zu Sanierungsrückstau bei Bundesfernstraßen

Lieber Herr Eisenreich,

Zunächst einmal danke für die vielen Zusendungen von gestern und heute.

Wir möchten Sie nun um die Beantwortung einer Frage zum Thema Sanierungsrückstau bei Bundesfernstraßen bitten:

"Wie hat sich der Sanierungsrückstau bzw. der kritische Nachholbedarf der Bundesfernstraßeninfrastrukturen in den Jahren 2009 bis 2021 entwickelt und welchen Stand hat er derzeit (bitte in Millionen Euro sowie jahresscheibengenau angeben)?"

Beste Grüße
Lena Schnüpkle

--
Lena Schnüpkle
Referentin der Bundesvorsitzenden
Annalena Baerbock und Robert Habeck
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Bundesgeschäftsstelle
Platz vor dem Neuen Tor 1
10115 Berlin

Bundesfernstraßen: - Sanierungsrückstau

Frage: *Wie hat sich der Sanierungsrückstau bzw. der kritische Nachholbedarf der Bundesfernstraßeninfrastrukturen in den Jahren 2009 bis 2021 entwickelt und welchen Stand hat er derzeit (bitte in Millionen Euro sowie jahresscheibengenau angeben)?*

Antwort:

Der Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen ist durch eine zustandsbasierte Prognose des Erhaltungsbedarfs für die relevanten Anlagenteile prognostiziert worden. In der zurückliegenden Legislaturperiode wurde der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur Priorität vor dem Aus- und Neubau eingeräumt und die für die Erhaltung zur Verfügung gestellten Mittelansätze deutlich erhöht. Mit der derzeit aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose 2016-2030 aus dem Jahr 2017 werden folgende Erhaltungsziele verfolgt:

- Erzielung einer über die reine Erhaltung des Status-quo hinausgehenden Zustandsverbesserung,
- nachhaltig substanzorientiertes Erhaltungsmanagement.

Um diese Ziele umzusetzen, wurde der Finanzbedarf für die bauliche Erhaltung der Bundesfernstraßen auf Grundlage des zum Betrachtungszeitpunkt festgestellten Zustands für die Jahre 2011 bis 2015 (Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030), ab den Jahren 2016 bis 2020 (Aktualisierung der Erhaltungsbedarfsprognose) sowie für die Jahre 2021 bis 2025 (Fortschreibung des Finanzbedarfs aus der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose) ermittelt. Die letzte Fortschreibung des Finanzbedarfs (ohne Berücksichtigung eines veränderten Zustands) berücksichtigt nun Baupreissteigerungseffekte, die zu einem Mehrbedarf der Erhaltungsmittel bis zum Jahr 2025 in Höhe von rund 1 Mrd. €/a führen. Für die Jahre 2009-2010 liegen keine vergleichbaren Daten aus einer Erhaltungsbedarfsprognose vor.

Die in der Grafik ausgewiesenen jährlichen Erhaltungsbedarfe gehen über die in der folgenden Tabelle dargestellten Verfügungsrahmen hinaus. Die Differenz ergibt sich aus Erhaltungsanteilen, die im Haushalt nicht bei der Erhaltung ausgewiesen, sondern bei Um- und Ausbaumaßnahmen, Radwegen an Bundesstraßen, oder Tunnelanierung enthalten sind.

Im Ergebnis wurden die Mittel für den Erhaltungsbedarf entsprechend der Erhaltungsbedarfsprognose den Ländern als Verfügungsrahmen (VR) bedarfsgerecht zugewiesen. Die Ist-Ausgaben der Auftragsverwaltungen bei den Erhaltungstiteln für BAB und Bundesstraßen lagen ab 2013 regelmäßig über den Verfügungsrahmen, vgl. nachfolgende Tabelle:

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Erhaltung VR	2.172	2.355	2.455	2.586	2.927	3.307	3.600	3.896	4.097	4.301
Erhaltung Ist	1.911	2.218	2.524	2.746	3.013	3.611	4.126	4.472	4.467	4.453

Der Sprung bei der Erhaltungsbedarfsprognose 2016 – 2030 im Jahr 2021 auf Basis des Bau-
preisindex muss der zu erwartenden Leistungsfähigkeit von Verwaltung, Ingenieurbüros und
Bauwirtschaft gegenübergestellt werden. Die folgende Tabelle zeigt die vsl. leistbaren An-
sätze in Mio. €:

	2021	2022	2023	2024	2025
Erhaltung	4.507	4.950	5.200	5.450	5.700
davon Bauwerke	1.698	1.800	1.900	2.050	2.200

Die der derzeitigen Erhaltungsbedarfsermittlung zugrundeliegenden Zustandsdaten und Anga-
ben zum Bestand stammen aus den Jahren 2013/2014 (Autobahnen) und 2011/2012 (Bundes-
straßen). Eine turnusmäßige Neuermittlung zur Aktualisierung dieser Angaben findet derzeit
noch statt (laufende Messungen auf den Autobahnen und abgeschlossene Messungen auf den
Bundesstraßen planmäßig im 4-Jahres-Turnus), so dass die daraus abgeleitete veränderte Zu-
standsentwicklung als Grundlage für eine Aktualisierung des Erhaltungsbedarfs der Bundes-
fernstraßen (Aufstellung einer neuen Erhaltungsbedarfsprognose) verfahrensbedingt ab dem
Jahr 2024 genutzt werden kann.

Venzke, Uwe

Von: Eisenreich, Julius
Gesendet: Donnerstag, 11. November 2021 10:10
An: 'Saebisch, Steffen'; 'Bundesvorsitzende'
Cc: Schmidt Wolfgang
Betreff: WG: m.d.B.u. Weiterleitung an die koalitionsverhandelnden Parteien, Frage zu LIS aus Arbeitsgruppe Mobilität
Anlagen: 211109_89302 Übersicht_Stand Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge
Gesamtableau _G23_G22.docx

Lieber Herr Saebisch, lieber Herr Heinrich,

das BMVI bat, die anhängenden Informationen an die AG Mobilität weiterzuleiten. Eventuell ist es noch nützlich für Sie.

Dank und Gruß

Viele Grüße

Julius Eisenreich

Julius Eisenreich

Sprecher und stellvertretender Büroleiter des Chefs des Bundeskanzleramtes

Tel. 030184002080
julius.eisenreich@bk.bund.de

Überblick Stand Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge: Gesamtableau (Stand 03.11.2021)

Anforderung vom 29.10.2021 (per E-Mail) - Bitte um Antworten: Fragen aus Arbeitsgruppe Mobilität der Koalitionsverhandlungen

1. Grundsätzliche Anmerkungen:

Die Rücklagen des EKF aus dem Vorjahr dienen gemäß Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 08.11.2012 dem Wirtschaftsplanausgleich des Haushaltsjahres (Nr. 1.6 des Anhangs zum Rundschreiben zur Haushaltsführung im Haushaltsjahr 2021 vom 18. Dezember 2020, - II A 2 - H 1200/20/10051 - Dok.-Nr. 2020/1132048). Folglich können Ausgabereste nicht gebildet werden. Jedoch werden die Festlegungen ohne Mittelabfluss in das Folgejahr übertragen ohne entsprechende Mittelbereitstellung (Ausnahme Nachveranschlagung im Rahmen der Haushaltsaufstellung). Um eine Überzeichnung des Wirtschaftsplanansatzes des Folgejahres zu vermeiden, müssen die neuen Verpflichtungsermächtigungen für bestehende Festlegungen verwendet werden und stehen für Neubewilligungen nicht vollumfänglich zur Verfügung.

Die Umsetzung der FRL bedarf zeitlichem Vorlauf (Ressortabstimmung, ggf. Notifizierung, Projektträgerschreibung), Zudem können Mittel selten im gleichen Jahr gebunden werden und abfließen (Antragsprüfung/vorgelagerte Ausschreibungsverfahren beim Zuwendungsempfänger, Lieferengpässe, Genehmigungsverfahren).

2. Grundlage der finanzwirksamen Maßnahme – Kapitel 6092 Titel 893 02

Gesetz/Richtlinie/Förderber- kannmachung	Fördervolumen und Sachstand	Aktuell: Mittelbindung/Mittelabfluss	Weitere Planung (Stand 03.11.2021)
Förderrichtlinie öffentlich zu- gängliche Ladeinfrastruktur (Laufzeit 2017-30.06.2021)	300 Mio. € Fördervolumen	Mittelabfluss: vsl. 10 Mio. €. Grund: u.a. viele Verlängerungsanträge (u.a. Pandemie bedingte Verzögerun- gen, Lieferengpässe)	Mittelabfluss in 2022 (und evtl. bis 2023);
Förderrichtlinie öffentlich zu- gängliche Ladeinfrastruktur (Laufzeit 2021-2025)	500 Mio. € Fördervolumen. Neuaufgabe der FRL wurde umgesetzt und ist am 13.07.2021 in Kraft getreten. Es wurden zwei Calls veröffentlicht (An- tragsfrist Mitte Januar 2022).	Bewilligung ab 2. Quartal 2022 geplant.	
Ausschreibungsmodell Öff- fentliche Schnellladeinfra- struktur – Regionallose	Ausschreibung wurde am 01.10.2021 ver- öffentlicht (1,7 Mrd. €)	Ca 1,7 Mrd. € sind als VE von 2022- 2030 vorgesehen.	VE-Bindung 2021 erfolgt
Ausschreibungsmodell Öff- fentliche Schnellladeinfra- struktur - PWC	Ausschreibung 11/2021 geplant (193 Mio. € für 2022 - 2030)	Mittelbindung 2021/2022 (abhängig von Veröffentlichung der Ausschreibung)	

Gesetz/Richtlinie/Förderber- kannntmachung	Fördervolumen und Sachstand	Aktuell: Mittelbindung/Mittelabfluss	Weitere Planung (Stand 03.11.2021)
Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden“ (2020-2021)	800 Mio. € Fördervolumen komplett gebunden. Es liegen bereits mehr Anträge (910 Mio. €) vor.	Stand 02.11.2021: Mittelabfluss vsl. 300 Mio. €	Ist Aufstockung geplant, dann Finanzplan Anpassung nötig Mittelabfluss 2022: 500 Mio. €
Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ (2021-2022)	300 Mio. € Fördervolumen, Mittelbindung 2021 bis Q2/2022. Stand Bewilligung nicht wie geplant: VE 2023/2024 durch Verzögerungen bei der Bewilligung nicht ausreichend. Gründe: Umfangreichere Prüfung, insbesondere De-minimis und KMU und die Anzahl der erwarteten Verträge hat sich mehr als verdoppelt.	Mittelabfluss nun in 2023 und 2024 erwartet.	Durch die Verzögerungen: Verlängerung der FRL um 12 Monate erforderlich.
Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur - Unternehmen und Kommunen	350 Mio. € Fördervolumen. In Ressortabstimmung: Zustimmung BMWi steht noch aus.	Mittelbindung 2021 vsl. 150 Mio. €: Mittelabfluss ab 2022	Mittelbindung 2022: 200 Mio. € Mittelabfluss 2022: 350 Mio. €
Innovationsprojekte für stationäre (Schnellladen) und dynamische (Oberleitung)	Geplant war in 2021: Mittelbindung von 40 Mio. €.	Für 2022 ist eine Mittelbindung (VE'n) von 526 Mio. € und ein initialer Mittelabfluss geplant.	Mittelbindung nicht wie vorgesehen, sondern erst in 2022.

...

Gesetz/Richtlinie/Förderbekanntmachung	Fördervolumen und Sachstand	Aktuell: Mittelbindung/Mittelabfluss	Weitere Planung (Stand 03.11.2021)
Ladeinfrastruktur sowie H2-Tankinfrastruktur für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben (G22)			
Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNIFRL) (2021 – 2024) (G22)	<p>2021: FRL wurde Anfang Nov. 2020 zur Notifizierung bei der EU KOM vorgelegt und am 22.07.2021 genehmigt. 1. Förderauftrag 02.08. veröffentlicht. Antragseinreichungsfrist endete am 27.09. Aktuell liegen Anträge für Fahrzeuge und Infrastruktur mit einem beantragten Gesamtvolumen von 300 Mio. € vor. Die Anträge werden derzeit vom Bundesamt für Güterverkehr bearbeitet.</p>	<p>Mittelbindung für Infrastrukturförderung des 1. Förderauftrags von rd. 50 Mio. € (als VE'n) in 2021 geplant. Mittelabfluss 0 €</p> <p>Für 2022 weitere Förderaufträge geplant. Hierfür sind für die Infrastrukturförderung aus dem Titel 893 02 rd. 83 Mio. € vorgesehen. Mittelabfluss ab 2022 geplant, jedoch noch nicht bezifferbar (laufende Antragsprüfung).</p>	<p>Im Plan</p>

Gesetz/Richtlinie/Förderbe- kannmachung	Fördervolumen und Sachstand	Aktuell: Mittelbindung/Mittelabfluss	Weitere Planung (Stand 03.11.2021)
Weitere Förderrichtlinien G23 mit Bezug zur Ladeinfrastruktur			
Förderrichtlinie Elektromobili- tät 2017-2020 und 2021-2025 Kapitel 6092 Titel 683 04	Im Rahmen der neu veröffentlichten FRL (2021-2025) wurden vier Calls veröffent- licht. Die Förderaufrufe Invest (20 Mio. €) und Mobilitätskonzepte (5 Mio. €) werden vsl. in 2021 gebunden. Der Aufruf FuE Fast- lane (25 Mio. €) wird. vsl. in 2021 und 2022 gebunden. Der 2. FuE (Sept. 2021) wird vsl. in 2022 gebunden.	Mittelabfluss 2021 vsl. 37 Mio. €.	Vsl. sind in 2022 und 2023 zu- sätzliche Kassenmittel nötig.
Förderrichtlinie zur Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben Kapitel 6092 Titel 893 09	In Kraft getreten; 1. Call veröffentlicht und beendet: Überzeichnung des Calls. Skiz- zen mit einem Fördervolumen 1,77 Mrd. Euro liegen vor. In den Jahren 2021-2025 sind ca. 1,7 Mrd. € eingeplant.	Bewilligung startet 2021, Mittelabfluss ab 2022 möglich. Verzögerung des Starts der FRL durch das EU-Notifizie- rungsverfahren.	Weitere Calls waren vorgesehen (hohe Nachfrage auf Hersteller- seite), Aufstockung der Mittel wünschenswert.