

Sprechzettel zur FiA-Sitzung am 02.12.2020 Eckpunkte des Epl. 06 zum Entwurf des Haushaltes 2021

Ausgaben:

Der Entwurf für das Haushaltsjahr **2021** des Einzelplanes 06 sieht insgesamt **Ausgaben** i.H.v. rd. **756,1 Mio€** vor.

Dies bedeutet zwar insgesamt eine **Erhöhung gegenüber 2020 um rd. 12 Mio€** bzw. rd. 1,6 %, allerdings konnten einige Mehrbedarfe durch Umschichtungen innerhalb des Einzelplanes gedeckt werden.

Inbesondere folgende Bereiche wurden mit mehr bzw. neu mit Mitteln ausgestattet:

- **5,5 Mio€** entfallen auf die Förderungen nach dem Gesetz zur Förderung der beruflichen Aufstiegsfortbildung (**AFBG**), wovon wiederum „nur“ **1.210 T€ Landesmittel** sind. Der Anteil des Bundes von 4.290 T€ ist ebenfalls in den Einnahmen veranschlagt.
Die Aufstockung der Mittel hängt mit der letzten Änderung des AFBG, insbesondere die Erhöhung der Anspruchshöhe, zusammen.
- **2,4 Mio€** entfallen auf die Abwicklung von Förderprogrammen, was auch mit den überlappenden EU-Förderperioden und dem gestiegenen Antragsvolumen beim AFBG zusammenhängt.
- **500 T€** wurden für zusätzliche Marketingmaßnahmen im Zuschuss an die TASH veranschlagt.
- **2,4 Mio€** wurden für den Ersatz der Fähre Missunde veranschlagt. Da das bestehende Fährzeugnis ausläuft und ein Umbau der vorhandenen Fähre nicht wirtschaftlich ist, muss eine Ersatzbeschaffung vorgenommen werden.
- **3,2 Mio€** Landesmittel wurden für die Ko-Finanzierung des Bundesprogramms zur Förderung von Landstrom vorgesehen.

Schwerpunkte 2021:

- **GVFG**
 - Mit einer stufenweisen Erhöhung der GVFG-Bundesmittel auf mehr als das sechsfache (!) hat der Bund Anfang dieses Jahres eine wesentliche Grundlage für die Möglichkeit der Förderung von neuen Schienenprojekten geschaffen.

- Gleichzeitig hat der Bund seinen Förderanteil an den förderfähigen Investitionskosten von 60% auf 75% bzw. 90% (z.B. bei Elektrifizierungen) gesteigert.
- Neu ist auch eine 75%ige Förderung der Planungskosten durch den Bund. Damit wird nun auch ein erheblicher Betrag der Planungskosten durch den Bund finanziert.
- **Damit schafft das neue Bundes-GVFG eine gute Grundlage, um weitere wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in SH zügiger zu realisieren.**
- Die GVFG-Mittel des Bundes werden allerdings nicht über eine Quotenregelung auf alle Bundesländer gleichmäßig verteilt. Vielmehr ist die Mittelverteilung von den jeweiligen förderfähigen Projekten abhängig, die die Länder beim Bund anmelden.
- Ziel muss es daher sein, so viele GVFG-Bundesmittel für SH zu generieren, damit alle volkswirtschaftlich sinnvollen ÖPNV-Maßnahmen mit möglichst wenig Eigenmittel realisiert werden können. Volkswirtschaftlich sinnvoll ist dabei eine Maßnahme immer dann, wenn der sogenannte Kosten-Nutzen-Quotient (NKQ) über 1,0 liegt.
- Dadurch könnte auch mit relativ geringen Landesmitteln eine hohe Belegung der Bauwirtschaft im Lande erreicht werden.
- Insbesondere durch weitere Elektrifizierungen (Marschbahn Itzehoe – Westerland, Neumünster – Bad Oldesloe, Kiel – Lübeck und die neg-Strecke Niebüll – Dagebüll) könnten hohe GVFG-Bundesanteile nach SH gelenkt werden.
- Gleichzeitig können damit langfristig die Ausgaben des Landes aus Regionalisierungsmitteln für die Verkehrsverträge auf diesen Strecken dauerhaft gesenkt werden, da ein elektrischer Betrieb günstiger ist als der Verkehr mit Dieselfahrzeugen.
- So hat die DB in einem Schreiben mitgeteilt, dass alleine auf der Marschbahn die Verkehrsleistungen im SPNV ca. 8,3 Mio. € jährlich günstiger werden würde, wenn die Strecke elektrifiziert wäre. Bei derzeit geschätzten Gesamtkosten von 340 Mio. € für die Elektrifizierung der Strecke und einem Landesanteil von 20% (eigentlich 10%, jedoch sind nicht alle Kosten förderfähig, so dass von 20% ausgegangen wird) würde die Kofinanzierung 68 Mio. € betragen. Dieser Anteil des Landes wäre somit nach ca. 9 Jahren durch die jährlichen Einsparungen wieder ausgeglichen.
- Voraussetzung dafür ist eine weitere personelle Ausstattung der NAH.SH. Hilfreich ist dabei, dass die NAH.SH bereits 2019 ein „Planungsbudget“ in Höhe

von 10 Mio. € erhalten hatte. Dadurch konnten Vorplanungen (z.B. Machbarkeitsstudie Elektrifizierung Marschbahn) auf den Weg gebracht werden. Auch die Vorplanungen zur S4 West (Pinneberg – Elmshorn) konnten damit vorbereitet werden. Die NAH.SH wird hier 2021 weiter personell gestärkt werden.

- Im Ministerium benötigen wir dafür und zum Controlling des Budgets neue. Dazu befindet sich das MWVATT derzeit in Gesprächen mit dem FM.

Hinweis: In Baden-Württemberg wurden dazu auf Landesseite eine Vielzahl neuer Stellen im Verkehrsministerium geschaffen, da es im Bundes GVFG keine Länderquoten gibt und nur die besten und schnellsten Anträge gefördert werden

- **Radstrategie**

- Zur Umsetzung der Radstrategie wurde das Programm IMPULS 2030 um 15 Mio€ aufgestockt.
- Weitere 20 Mio€ werden den Kommunen zusätzlich zur Verfügung gestellt.
- Diese Mittel können auch zur Ko-Finanzierung des Bundesprogramms Stadt&Land eingesetzt werden.

- **Arbeitsmarktintegration von Geflüchteten**

- Arbeitslosigkeit:

Im Kontext Fluchtmigration sind aktuell (Stand Okt. 2020) 9.517 Personen arbeitslos gemeldet. Das ist ein Anstieg um 1.479 Personen oder 18,4% gegenüber dem Vorjahresvergleichsmonat. Da die Arbeitslosigkeit allgemein in SH im Vergleich zum Vorjahresmonat um 20,9% gestiegen ist, schneiden Personen im Kontext Fluchtmigration tatsächlich besser ab als der Durchschnitt.

- Beschäftigung:

Bei dem Blick auf die Beschäftigung ist zu berücksichtigen, dass hier aktuellste, im BA-Sprech „ausgehärtete“, Zahlen nur für den März des Jahres vorliegen. Die Entwicklung infolge der Pandemie ist daher hier noch kaum berücksichtigt. Ende März sind

- danach 12.280 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus den 8 Asylhauptherkunftsländern zu verzeichnen, das ist ein Anstieg um 2.410 oder 24,4 % gegenüber dem Vorjahr.
- 2.801 Beschäftigte dieser Personengruppe in Minijobs verzeichnet, das sind 140 oder 4,8% weniger als im Vorjahresmonat.

- 2.001 Auszubildende aus dieser Personengruppe erfasst, das waren 303 oder 17,8% mehr als im gleichen Monat des Vorjahres.

- **AFBG**

- Das Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetz (AFBG) ist ein altersunabhängiges Förderangebot für alle, die ihre beruflichen Möglichkeiten mit einer Aufstiegsfortbildung verbessern wollen. Nach dem AFBG wird gefördert, wer sich mit einem Lehrgang oder an einer Fachschule auf eine anspruchsvolle berufliche Fortbildungsprüfung vorbereitet.
- Die 4. Novelle des AFBG-Änderungsgesetzes, die zum 1. August 2020 in Kraft getreten ist, sieht erhebliche strukturelle Änderungen und finanzielle Verbesserungen vor.
- Die Gleichwertigkeit des beruflichen Qualifizierungsweges mit dem akademischen Qualifizierungsweg wird mit dieser 4. Novelle weiter gestärkt. So wird die Förderung durch das AFBG auf die Vorbereitung auf Prüfungen aller drei im Berufsbildungsgesetz und in der Handwerksordnung verankerten beruflichen Fortbildungsstufen der höherqualifizierenden Berufsbildung erweitert.
- Ein Förderanspruch besteht neu auf jeder der im Berufsbildungsgesetz (BBiG) und der Handwerksordnung (HwO) verankerten Fortbildungsstufen sowie für Fortbildungsabschlüsse, die gleichwertig sind. Beispielsweise von Gesellen zum Servicetechniker, vom Servicetechniker zum Meister und vom Meister zum Betriebswirt im Handwerk.
- Der Zuschussanteil zum Maßnahmebeitrag wurde von 40 auf 50 % erhöht. Dies beinhaltet auch die Anhebung des Zuschussanteils von 40 auf 50 % für die Erstellung der fachpraktischen Arbeit in der Meisterprüfung des Handwerks und vergleichbarer Arbeiten in anderen Wirtschaftsbereichen.
- Auch der Darlehenserlass bei Bestehen der Prüfung („Bestehenserlass“) wird von 40 auf 50 % angehoben.
- Darüber hinaus wurde der Zuschussanteil zum Unterhaltsbeitrag für Vollzeitgeförderte seit dem 01.08.2020 von bisher 50 % zu einem Vollzuschuss ausgebaut. Für Fachschüler, die ein Wahlrecht zwischen AFBG-Förderung und Schüler-BAföG haben, ist die AFBG-Förderung höher.
- Der Ansatz für Zuwendungen nach dem Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetz wurde um 40 % im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Das AFBG finanziert sich aus 78 % Bundesmitteln und 22 % Landesmitteln.

- Insgesamt ist aufgrund der Novelle eine Steigerung der Förderfälle für die folgenden Jahre von mehr als 80 % prognostiziert. Zur Bewältigung dieser Aufgaben hat die Investitionsbank Schleswig-Holstein, die mit dem Vollzug des AFBG beauftragt wurde, einen Personalmehrbedarf in Höhe von 5,93 VZÄ (2021: 16,03 VZÄ) gegenüber dem Jahr 2019 (10,10 VZÄ) beantragt. Der Personalbedarf erhöht sich hierbei sukzessiv. Für 2021 erhöht sich der Titelanatz für die Abwicklung daher gegenüber dem Vorjahr um ca. 60 %.

Weitere Punkte:

- Die Verbesserung des schlechten Zustandes der **Verkehrsinfrastruktur** wird auch in den kommenden Jahren große finanzielle Anstrengungen bedeuten. Dafür werden nach wie vor erhebliche Mittel benötigt.

Es sollen weiterhin jährlich mindestens **90 Mio€ für die Sanierung und Erhaltung der Landesstraßen** eingesetzt werden.

In 2021 sind hierfür im Epl. 06 rd. 29,7 Mio€ sowie im Epl. 16 (IMPULS) rd. 83 Mio€ (davon 18 Mio€ für die Brücke Lindaunis) veranschlagt. Insgesamt wird der angestrebte Zielbetrag erreicht.

Aufteilung:

für Erhaltung	20,2 Mio€ im Wirtschaftsplan des LBV 6,3 Mio€ im Wirtschaftsplan des LBV (Sondervermögen)
für Direktaufwand Land	4,2 Mio€ im Wirtschaftsplan des LBV
IMPULS 2030	65,0 Mio€ (plus 18 Mio€ vorgesehen für Lindaunis)
insgesamt	95,7 Mio€ (inkl. Lindaunis 113,7 Mio€)

- **Autobahn-Reform**

Die Zuständigkeit für die Verwaltung der Autobahnen geht zum 01.01.2021 von den Auftragsverwaltungen der Länder in eine neue Bundesverwaltung mit einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen GmbH (firmiert inzwischen als: Die Autobahn GmbH des Bundes) und einem Fernstraßen-Bundesamt über.

Mit dieser Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ist ein tiefgreifender Übergangs- und Umstrukturierungsprozess bei der Straßenbauverwaltung des Landes-Schleswig-Holstein, insbesondere beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), verbunden, dessen finanzielle Auswirkungen insgesamt noch nicht

konkret beziffert werden können.

Dies gilt sowohl für die mit der Autobahn-Reform voraussichtlich verbundenen Belastungen für das Land als auch für die für das Land zu realisierenden Einsparungen: Auf der einen Seite wird sich durch die beabsichtigte Entflechtung der derzeit stark von Mischmeistereien geprägten Struktur des Betriebsdienstes in Schleswig-Holstein hin zu reinen Autobahn-Meistereien der Autobahn GmbH und reinen Straßen-Meistereien des Landes für das Nicht-Autobahn-Netz der Bedarf für das Land ergeben, Investitionen für einige neue Meistereistandorte zu tätigen.

In diesem Zusammenhang ist auch beabsichtigt, die aktuell zu Gunsten des Landes und zu Lasten des Bundes unausgewogene Eigentumsstruktur bei den Meistereistandorten zu konsolidieren. Das Land wird neue Meistereistandorte aufbauen müssen.

Auf der anderen Seite können sich aus dem Wegfall der Autobahn-Aufgaben perspektivisch Einsparungen beim LBV.SH ergeben. Diese werden jedoch nicht kurzfristig realisierbar sein.

Hinsichtlich des Personalübergangs ist darauf hinzuweisen, dass nur das Landespersonal mit Autobahn-Aufgaben in die neuen Bundesstrukturen wechseln soll, das auch positiv wechselbereit ist. Wechsel gegen den Willen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soll es nicht geben. Insofern wird sich erst im Rahmen des formalen Personalübergangs zeigen, wie viel Landespersonal zur Bundeseite wechseln wird und dementsprechend, welches Einsparpotenzial das Land bei den Personalaufwendungen realisieren kann. So ist bereits jetzt schon bekannt, dass einige „Bundeswärter“ nicht zum Bund wechseln möchten und auf Stellen des Landes übernommen werden müssen, da sie bisher direkt aus dem Bundeshaushalt finanziert wurden.

Da wie dargestellt zahlreiche Rahmenbedingungen bei der Neustrukturierung der Bundesfernstraßenverwaltung noch - auch hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen und des Zeitpunktes des Eintritts - unklar und im Fluss sind, wurden die Effekte der Autobahn-Reform im vorliegenden Haushaltsentwurf vorerst nicht berücksichtigt.

- **Gründung eines Schleswig-Holsteinischen Instituts für berufliche Bildung (SHIBB)**

Zum 01.01.2021 wird entsprechend den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages im Ressort des Wirtschaftsministeriums ein Institut für berufliche Bildung gegründet. Als neue obere Landesbehörde werden in dem Landesamt Zuständigkeiten für die berufliche Bildung aus MWVATT, MBWK, MSGJFS, MELUND, IQSH und LAsD gebündelt, um eine zukunftsfähige duale Ausbildung sicherzustellen und dem Fachkräftemangel

entgegenzuwirken. Ziel ist die Verzahnung von beruflicher Ausbildung und Arbeitswelt unverzüglich zu optimieren. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Steigerung der Attraktivität und Qualität der beruflichen Ausbildung und der Optimierung des Überganges von der Schule in den Beruf.

Aktuell laufen die Vorbereitungen für den Gründungsprozess und die Übertragung der Stellen und Sachmittel. Da der Haushalt 2021 voraussichtlich im Februar 2021 verabschiedet wird, ist vorgesehen, diese Übertragungen bereits im Haushaltsvollzug vorzunehmen, damit die neuen Strukturen am 01.01.2021 handlungsfähig sind.

Im Entwurf des Haushaltes 2021 ist jedoch schon ein neues Kapitel 0615 eingerichtet worden. Dort sind für den Aufbau der erforderlichen Strukturen auch bereits 22 Stellen mit dem erforderlichen Budget ausgewiesen.