



SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG

18. Wahlperiode

Drucksache **18/2558**

Bericht

der Landesregierung

Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein

Federführend: Finanzministerium

Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein

Finanzministerium Schleswig-Holstein

10. Dezember 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	3
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Vorgehensweise	4
1.3	Weiteres Verfahren	5
2	Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung des Landes	6
2.1	Verkehrssysteme.....	6
2.1.1	Straßen, Radwege, Brücken und Tunnel	6
2.1.2	Schienen	7
2.2	Wasserbau	9
2.2.1	Küstenschutz.....	9
2.2.2	Häfen	9
2.2.3	Vielzweckhafen Brunsbüttel	10
2.3	Bildungswesen	11
2.3.1	Hochschulen - UKSH Medizinische Forschung.....	11
2.3.2	Außeruniversitäre Forschungseinrichtungen.....	12
2.4	Gesundheitswesen.....	13
2.4.1	Krankenhäuser.....	13
2.4.2	UKSH Krankenversorgung	14
2.5	Sonstige Landesliegenschaften.....	15
2.5.1	Verwaltungliegenschaften	15
2.5.2	Justizvollzugsanstalten	16
2.6	Digitalfunk.....	17
2.7	Kultur.....	18
3	Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung Privater.....	20
3.1	Breitbandnetz	20
3.2	Wohnungsbau	21
4	Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung der Kommunen	23
4.1	Kindertagesstätten und Schulen.....	23
4.2	Kommunales Verkehrswesen.....	24
4.3	Feuerwehren	24
4.4	Katastrophenschutz.....	24
4.5	Hochwasserschutz	25

4.6 Städtebau.....	26
5 Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung des Bundes.....	27
5.1 Bundesliegenschaften, Militärflughäfen und Hafenanlagen.....	27
5.2 Bundesstraßen und -autobahnen.....	27
5.3 Schienen.....	28
5.4 Nord-Ostsee-Kanal.....	28
6 Zusammenfassung und Ausblick.....	29

1 Vorbemerkungen

1.1 Ausgangslage

Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat in ihrer Sitzung am 6. Mai 2014 beschlossen, sich einen ersten ressortübergreifenden Überblick über die Sanierungsbedarfe der Infrastruktur im Land zu verschaffen. Neben der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur sollen unter anderem auch erforderliche Investitionen in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Wasserbau, Innere Sicherheit sowie Kultur auch unter Beachtung des Klimaschutzes aufgezeigt werden.

Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz sind entscheidend für die Mobilität, Betriebe müssen gut erreichbar sein, Touristen müssen bequem nach Schleswig-Holstein reisen können. Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen müssen attraktiv und modern ausgestattet sein, um dem Bildungsauftrag gerecht zu werden, Chancengleichheit zu sichern und um als Land im Wettbewerb um die besten Fachkräfte zu bestehen. Öffentliche Liegenschaften müssen energetisch optimal saniert sein, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Küstenschutzmaßnahmen sind unumgänglich, um sich auf den schon begonnenen Klimawandel einzustellen. Krankenhäuser gehören ebenso zur Daseinsvorsorge wie Einrichtungen der Öffentlichen Sicherheit, Kultur und Städte- wie Wohnungsbau. Die Versorgung mit Breitband ist insbesondere in den ländlichen Räumen Voraussetzung für Arbeitsplätze vor Ort und für Existenzgründungen im ganzen Land.

Das Institut der deutschen Wirtschaft schätzt, dass in den kommenden zehn Jahren bundesweit insgesamt rund 40 Mrd. € alleine in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden müssten, um den Sanierungsstau der Vergangenheit aufzulösen. Dazu kämen noch einmal 40 Mrd. € in den nächsten zehn Jahren für die Modernisierung der IT-Netze, insbesondere für eine flächendeckende Grundversorgung mit hohen Bandbreiten. Eine vollständige Bestandsaufnahme des Infrastrukturbedarfs von Kommunen, Ländern und Bund gibt es nicht. Spürbar ist aber, dass sich der Zustand von Straßen, Wasserstraßen, Brücken und Tunneln in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert hat. In den letzten Jahrzehnten wurde erkennbar zu wenig in den Erhalt investiert. Das gleiche gilt für den Hochbau, wie z.B. Schulen, Universitäten oder auch Krankenhäuser.

Ziel der Landesregierung ist es, den Sanierungsstau der bestehenden Infrastruktur aufzuzeigen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landes abzubauen. Darüber hinaus ist dort neue Infrastruktur zu schaffen bzw. sind Anreize zur Schaffung zu setzen, wo dieses zur Erfüllung der Daseinsvorsorge notwendig ist. Beispielhaft ist hier die Breitbandversorgung zu nennen.

Für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in der Verantwortung des Landes sind ab 2018 in der Finanzplanung jährlich 100 Mio. € vorgesehen. Aufgrund der zum Teil sehr langen Vorlaufzeiten bezüglich Planung und Ausschreibungen von Baumaßnahmen ist es angezeigt, bereits jetzt eine Priorisierung der notwendigen Sanierungsbedarfe durchzuführen und mit der Planung zu beginnen. Daher sind in 2015 bereits 5 Mio. € für die Planung der ersten Projekte in den Haushalt eingestellt.

Der finanzielle Einstieg in den Abbau des Sanierungsstaus wurde bereits in den Jahren 2012 - 2014 vollzogen, in dem Sondervermögen in Höhe von 183,5 Mio. € aufgebaut wurden. Diese Mittel sollen in den Jahren 2014 - 2018 investiert werden.

1.2 Vorgehensweise

Der Bericht stellt eine erste Bestandsaufnahme über den Sanierungsbedarf der Infrastruktur in Schleswig-Holstein dar. Unter Infrastruktur werden in diesem Bericht langlebige materielle oder institutionelle Einrichtungen verstanden, die das Funktionieren einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft begünstigen. Darunter fallen Hoch- und Tiefbau - Güter, die durch Immobilität gekennzeichnet sind. Ergänzend befasst sich der Bericht mit kommunaler Infrastruktur im Bereich Feuerwehrwesen und Katastrophenschutz. Hier sind es gerade die Einsatzfahrzeuge, die bei der Infrastruktur Öffentliche Sicherheit im Vordergrund stehen.

Nicht thematisiert wird die leitungsgebundene Infrastruktur in den Bereichen Strom und Gas, da diese von privat agierenden Unternehmen bereitgestellt wird. Hierzu war dem Landtag zuletzt im Sommer berichtet worden (siehe Drucksache 18/1985). Ebenfalls nicht ausführlicher behandelt wird die Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, denn auch hier ist maßgeblich die private Wirtschaft (unter anderem Energieversorgungsunternehmen, Tankstellenbetreiber, Kraftfahrzeugunternehmen) betroffen. Auch öffentliche Verwaltungen sollten für Besucherinnen und Besucher und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Ladeinfrastruktur aufbauen. Die Kosten hängen vom noch zu entwickelnden Konzept ab und können derzeit noch nicht quantifiziert werden.

Der Schwerpunkt des Berichts liegt bei der Infrastruktur, für die das Land die alleinige oder überwiegende Verantwortung trägt. Beim Ausbau des Breitbandnetzes und beim Wohnungsbau sind grundsätzlich private Investoren gefordert. Dennoch kann es aus Sicht des Landes sinnvoll oder gar erforderlich sein, Fördermaßnahmen einzuleiten, die den Ausbau dieser Infrastruktur unterstützen und beschleunigen. Bezüglich der Infrastruktur in ausschließlicher Trägerschaft der Kommunen, z.B. Schulen oder Kindertagesstätten, wird auf den Bericht der Landesregierung „Kommunalen Investitionsbedarf beziffern“ (Drucksache 17/2221) verwiesen. Auch werden die Infrastrukturmaßnahmen, die in erster Linie der Bund zu finanzieren hat, nur gestreift.

Alle Ressorts waren aufgefordert, die aus ihrer Sicht erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu benennen. Über die Darstellung des jeweiligen Sanierungsstaus hinaus wurden der Finanzierungsbedarf, die nach aktueller Planung mittelfristig zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel inkl. vorhandener Sondervermögen und die sich ggf. daraus ergebende Deckungslücke im Ressortbudget aufgezeigt. Hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt der Bericht bereits die Beschlussempfehlungen des Finanzausschusses vom 4. Dezember 2014 sowohl zum Haushalt 2015 als auch zu den Voten zu den Bemerkungen 2014 des Landesrechnungshofs bezüglich des Wunsches nach transparenter Darstellung der infrastrukturellen Risiken aus Sanierung und laufender Unterhaltung von Straßen und Gebäuden.

Neben den Sanierungsbedarfen befasst sich der Infrastrukturbericht teilweise auch mit der Erstellung notwendiger neuer Infrastruktur, wenn dieses wie beispielsweise bei der Breitbandversorgung zur Erfüllung der Daseinsvorsorge unabweisbar ist. Auch hier wurden die Investitionsbedarfe den eingeplanten Haushaltsmitteln gegenübergestellt und der Fehlbetrag daraus abgeleitet. Da im Hochbau Sanierungsmaßnahmen oft mit Neubauten einhergehen oder sich gar bedingen, wurde in der Darstellung auf eine explizite Trennung der erforderlichen Neubaumaßnahmen von den Sanierungsvorhaben verzichtet.

Hinsichtlich der geplanten Sanierungs- und Investitionsmaßnahmen und deren Finanzierbarkeit im Rahmen der Finanzplanung und Finanzplan-Fortschreibung wurde grundsätzlich von einem Betrachtungszeitraum von 2015 – 2024 ausgegangen. Im Einzelfall wurde davon abgewichen, wenn Maßnahmen schneller oder aber erst nach 2024 umzusetzen sind.

Die Hauptursache für den gegenwärtigen teilweise sehr schlechten Zustand der Infrastruktur liegt in der in den letzten Jahrzehnten vernachlässigten Bauunterhaltung. Neben den Sanierungsbedarfen wird an geeigneter Stelle auch auf den erhöhten Bedarf an Bauunterhaltungsmitteln hingewiesen. Es werden zusätzliche Mittel erforderlich, um den verbesserten Zustand der Infrastruktur nach Abbau des Sanierungsstaus mittel- bis langfristig halten zu können.

Mit dem Bericht soll auch eine kritische Würdigung des Istzustandes der Infrastruktur in Schleswig-Holstein erfolgen, indem die Risiken für den Fall beschrieben werden, dass ein zeitnahes Gegensteuern durch Abbau des Sanierungsstaus unterbleibt.

Im Bericht sind die wesentlichen Bedarfe erfasst. Gleichwohl erhebt die Darstellung der erforderlichen Sanierungs- und Investitionsmaßnahmen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zum einen ist es eine erste Bestandsaufnahme, zum anderen gibt es Bedarfe, die noch nicht erfasst bzw. beziffert sind. Hinzu kommt, dass das Volumen einzelner Maßnahmen immer dann auf Schätzungen fußt, wenn noch keine Detailplanung vorliegt. Die angegebenen Mittelbedarfe berücksichtigen keine Baukostenindexsteigerungen.

1.3 Weiteres Verfahren

Nach Zuleitung des Berichtes an den Landtag wird die Landesregierung in den Prozess der Priorisierung der noch nicht in der Finanzplanung abgebildeten Maßnahmen eintreten. Ziel ist, diese im ersten Halbjahr 2015 abzuschließen. Im Anschluss soll mit der Planung der Projekte begonnen werden, und zwar so, dass die priorisierten Projekte ab 2018 ff. dann Baureife haben, wenn die Mittel zur Bauausführung zur Verfügung stehen.

Zur Umsetzung kleinerer priorisierter Projekte können schon vorher entstehende Finanzierungsmöglichkeiten genutzt werden, wenn diese Projekte die notwendige Planungsreife bereits erlangt haben.

Die Landesregierung wird dem Landtag regelmäßig über Umsetzung von Bau und Planung berichten und gleichzeitig den Infrastrukturbedarf einschließlich der notwendigen Aufwendungen für Bauunterhaltung ergänzen und fortschreiben.

2 Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung des Landes

2.1 Verkehrssysteme

2.1.1 Straßen, Radwege, Brücken und Tunnel

Das Land Schleswig-Holstein ist verantwortlich für den Bau, Betrieb und die Erhaltung des rund 3.540 km langen Landesstraßennetzes in der Baulast des Landes einschließlich zugehöriger Radwege, Brücken und sonstiger Anlagenteile. Nach § 6 Straßen- und Wegegesetz (StrWG) hat das Land für die Sicherheit der baulichen Anlagen einzustehen. Gleichzeitig ist das Land nach § 10 StrWG aufgefordert, im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit die Straßeninfrastruktur zu unterhalten, der Verkehrsentwicklung anzupassen und zu erweitern.

Gemäß Bericht der Landesregierung zum Zustand der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2014 ist knapp ein Drittel des Landesstraßennetzes dringend sanierungsbedürftig. Aufgrund der hohen Vorschäden schreitet die Zustandsverschlechterung deutlich voran. Umfang und Ausmaß der Verkehrseinschränkungen nehmen zu. Nach § 10 StrWG gebotene Anpassungen der Landesstraßeninfrastruktur entsprechend der Verkehrsentwicklung sind derzeit nicht in erforderlichem Umfang finanzierbar.

Aufgrund ausgebliebener Erhaltungsinvestitionen in den vergangenen Jahren wären in den kommenden 10 Jahren Bauinvestitionen in die Erhaltung in Höhe von 90 Mio. € pro Jahr erforderlich, um neben der laufenden Erhaltung auch den Erhaltungsstau abzubauen. Diese Berechnung erfolgt ausschließlich auf Basis des heutigen Ausbaustandards und berücksichtigt den Preisstand 2013.

Basierend auf dem Straßenzustand 2013 beträgt die ab dem Haushaltsjahr 2014 erforderliche Summe für die laufende jährliche Erhaltung rund 30 Mio. €. Maßnahmen wie z.B. Ersatzneubauten von Großbauwerken oder auch der Bau von Radwegen sind in diesem Volumen nicht enthalten und müssen gesondert finanziert werden. Dazu zählt z.B. das Ersatzbauwerk für die Schleibrücke Lindaunis im Zuge der L 283. Der Ersatzneubau ist gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG, in deren Eigentum sich die Brücke befindet, zu finanzieren und erfordert in den Jahren 2018 und 2019 rd. 36 Mio. € zusätzliche Landesmittel.

Die Sanierung und Erhaltung der Landesstraßen (900 Mio. €), das Ersatzbauwerk für die Schleibrücke Lindaunis (36 Mio. €) und die Bereitstellung der Planungsmittel für die Bauvorbereitung und Baudurchführung von Maßnahmen im Bundesfern- wie Landesstraßenbereich (200 Mio. €) erfordern nach heutiger Einschätzung in den nächsten zehn Jahren Landesmittel in Höhe von rd. 1.136 Mio. €. Ein vergleichsweise geringer Anteil davon ist derzeit in der Finanzplanung und Finanzplan-Fortschreibung berücksichtigt. Zudem steht das Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung, das von 26 Mio. € um 10 Mio. € in 2014 und um weitere 6,5 Mio. € in 2015 auf dann 42,5 Mio. € aufgestockt wird.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Planungskosten	1.136,0
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0614)	291,0
Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur	42,5
Deckungslücke	802,5

2.1.2 Schienen

Die Schieneninfrastruktur im Land befindet sich zum überwiegenden Teil im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die Infrastruktur der nicht bundeseigenen Eisenbahnen befindet sich größtenteils in Privatbesitz. Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) ist ein mittelständisches Unternehmen in Nordfriesland, welches den Eisenbahnknotenpunkt Niebüll (Strecken Hamburg – Westerland/Sylt sowie Tønder-Esbjerg DK) mit dem Fähranleger zu den Inseln Föhr und Amrum in Dagebüll verbindet. Zudem betreibt das Unternehmen mehrere Eisenbahninfrastrukturen sowie eine große Werkstatt für Bahn, Bus und Lkw. Das Land hat erst 2007 die Strecke mit erheblichen öffentlichen Mitteln (6,4 Mio. €) saniert. Diverse Rangier- und Anschlussgleisanlagen zum Beispiel in Häfen oder in Industriegebieten sind ebenfalls in privater Hand.

Das Land ist gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg mit einem Anteil von 49,89% Gesellschafter der AKN Eisenbahn AG (AKN). Die AKN verfügt über ein eigenes Streckennetz von 117 km für drei Stamm-Verkehrslinien:

- A 1: Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster,
- A 2: Norderstedt-Mitte - Ulzburg Süd (im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH - VGN),
- A 3: Elmshorn – Barmstedt – Ulzburg Süd.

Hier ist das Land als Gesellschafter anteilig zur Unterhaltung der Infrastruktur verpflichtet. Auch diese Infrastruktur wurde in den vergangenen Jahren umfangreich modernisiert (u.a. Zweigleisigkeit bis nach Kaltenkirchen).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dem Land stehen für den Schienenpersonennahverkehr Mittel nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), die sog. Regionalisierungsmittel, zur Verfügung, die überwiegend für den Betrieb, aber auch für Planungsleistungen und Investitionen in die Infrastruktur eingesetzt werden. Schleswig-Holstein erhält nach heutigem Recht einen Anteil von 3,11% der Mittel, 2014 entsprach dies 227 Mio. €. Das Gesetz sieht eine Revision in 2014 ab 2015 vor. Das Ergebnis der Revision ist abzuwarten.

Außerdem gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Damit kann das Land den Bau oder Ausbau kommunaler Straßen ebenso fördern, wie den von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Diese Mittel werden nach jetzigem Stand zum Ende des Jahres 2019 auslaufen. Darüber hinaus fördert der Bund größere Investitionsvorhaben (Investitionsvolumen größer als 50 Mio. €) mit dem sogenannten Bundes-GVFG. Über die Fortsetzung des Bundes-GVFG nach 2019 ist ebenfalls noch nicht entschieden.

Um das Nahverkehrsangebot in der Region deutlich zu verbessern, sollen Lücken geschlossen, Takte verdichtet, die Qualität erhöht und vor allem aber die verschiedenen Verkehrsmittel besser miteinander verknüpft werden. Das Land hat dazu einen landesweiten Nahverkehrsplan erarbeitet. Zu den herausragenden Infrastrukturprojekten der kommenden Jahre gehören die S-Bahn-Linie S 4 zunächst von Bad Oldesloe nach Hamburg, der Ausbau der AKN-Stammstrecke nach Kaltenkirchen zu einer elektrifizierten S-Bahn-Linie (S 21), um eine umsteigefreie Verbindung von Kaltenkirchen bis in die Hamburger Innenstadt zu ermöglichen und die Reaktivierung der Strecke von Kiel nach Schönberger Strand (abhängig vom Ergebnis der Revision der Regionalisierungsmittel). Die Stadt Kiel beabsichtigt zusammen mit den Kieler Randkreisen (Plön und Rendsburg-Eckernförde) eine Stadtregionalbahn (SRB) zu bauen. Das Land unterstützt die Planungen und hat bereits umfangreiche finanzielle Beiträ-

ge für den Betrieb der SRB zugesagt. Zusammen mit der DB AG modernisiert das Land die Strecke von Kiel nach Lübeck mit dem Ziel, die Fahrtzeit auf unter eine Stunde zu reduzieren.

Der Mittelbedarf aus dem Regionalisierungsgesetz ist bundesweit gutachterlich untersucht worden. Danach benötigen die Länder für den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 8,5 Mrd. €. Das entspräche einem Betrag in Schleswig-Holstein von 268 Mio. € in 2015. Unter Berücksichtigung verschiedener Dynamisierungen nach dem sogenannten Kieler Schlüssel erhöht sich dieser Bedarf auf 372 Mio. € in 2024. In der Summe werden in Schleswig-Holstein im Zeitraum 2015 – 2024 Regionalisierungsmittel in Höhe von 3.420 Mio. € benötigt. Die Länder erhalten heute 7,3 Mrd. €, davon erhält Schleswig-Holstein 227 Mio. €, d.h. es besteht schon 2015 eine Differenz von 41 Mio. €, die bis 2024 auf 1.150 Mio. € aufwächst. Da diese Mittel überwiegend für den Betrieb genutzt werden und nur zu einem geringen Anteil (überwiegend für Planungskosten) für Infrastruktur eingesetzt werden, sind sie in der unten stehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Entscheidend ist hingegen der Mittelbedarf im Landes-GVFG. Das Land erhält im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) bis 2019 befristet Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (ÖPNV und kommunaler Straßenbau). Der Bedarf wurde ebenfalls bundesweit gutachterlich ermittelt, er beträgt 1,96 Mrd. €. Heute erhalten die Länder 1,3 Mrd. €. 2015 erhält Schleswig-Holstein 43 Mio. €, davon sollen 70% (rd. 30,0 Mio. €) für SPNV/ÖPNV eingesetzt werden. Bedarfsgerecht zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur wären lt. Gutachten für Schleswig-Holstein 60 Mio. € pro Jahr. 70% davon, also 42 Mio. € sind für die Schienen vorgesehen, so dass sich über zehn Jahre ein Bedarf von 420 Mio. € errechnet. In der Finanzplanung fehlen demnach von 2015 – 2019 insgesamt 60 Mio. €. Ab 2020 ist die Bereitstellung von Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz noch offen, d.h., es fehlen für die Jahre 2020 – 2024 42 Mio. € p.a. (gesamt 210 Mio. €). Der zusätzliche Mittelbedarf beläuft sich demnach auf 270 Mio. €.

Aus dem GVFG-Bundesprogramm werden Projekte mit 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Derzeit sind im GVFG-Bundesprogramm u.a. die Vorhaben S-Bahn 21 mit noch verbleibenden 45 Mio. € bis 2019, die Stadtreionalbahn Kiel mit 128 Mio. € ab 2018 sowie die S-Bahn-Linie S 4 mit 320 Mio. € ab 2018 zur Förderung angemeldet. Die beiden letzten Projekte werden voraussichtlich erst ab 2020 haushaltswirksam. Sollte es keine Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm geben, entsteht eine zusätzliche Finanzierungslücke von rd. 450 Mio. €.

2015 – 2024 in Mio. €	GVFG Land
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	420
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0614)	150
Deckungslücke (GVFG ab 2020 offen)	270

2.2 Wasserbau

2.2.1 Küstenschutz

Gemäß § 63 Abs. 1 Landeswassergesetz ist der Bau und die Unterhaltung von Deichen, Sicherungsdämmen und Dämmen, die im Interesse des Wohls der Allgemeinheit erforderlich sind, eine öffentliche Aufgabe. Sie obliegt hinsichtlich der Landesschutzdeiche dem Land. Die etwa 433 km langen gewidmeten Landesschutzdeiche schützen etwa 3.500 km² Küstenniederungen mit etwa 300.000 Einwohnern und Sachwerten in Höhe von 45 Mrd. € vor Sturmfluten. Ohne ausreichenden Schutz könnten diese Niederungen bei sehr schweren Sturmfluten überflutet werden.

Die letzte Sicherheitsüberprüfung der Landesschutzdeiche im Rahmen der Fortschreibung 2012 des Generalplanes Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein hat ergeben, dass 93 km Landesschutzdeiche den aktuellen Sicherheitsstandards nicht genügen und verstärkt werden müssen. Gemäß Generalplan ist mit Kosten in Höhe von etwa 200 Mio. € zu rechnen.

Für die Verstärkung von Landesschutzdeichen einschl. Klimazuschlag und Baureserve stehen jährlich etwa 5 Mio. € EU-Mittel und rund 15 Mio. € GAK Mittel (Gemeinschaftsaufgabe Küstenschutz) zur Verfügung. In den GAK-Mitteln sind 30% Landesmittel enthalten.

Die Haushaltsmittel sind in der Maßnahmegruppe Küstenschutz des Kapitels 1320 etatisiert und reichen bei Fortschreibung in die Folgejahre nach jetzigem Kenntnisstand aus, die anstehenden investiven Aufgaben des Küstenschutzes in Schleswig-Holstein umzusetzen.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	200
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1320)	200
Deckungslücke	0

2.2.2 Häfen

Die landeseigenen Häfen Büsum, Husum, Tönning, Glückstadt und Friedrichstadt dienen im Wesentlichen der regionalen Wirtschaft sowie dem Ausflugsverkehr und der Versorgung der Inseln und Halligen. Sie werden vom MWAVT betrieben und unterhalten. Sie sind in unterschiedlichem Umfang auch bedeutende Fischereihäfen und Heimathäfen für Sportboote. Für die Häfen Büsum und Husum ist bzw. wird der Anteil an Projektladungen (auch im Zusammenhang mit der Energiewende) und Offshore-Verkehre immer wichtiger. Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) nimmt vor Ort für das MWAVT den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der landeseigenen Häfen wahr.

Im Gegensatz zu den überregionalen Häfen werden für die Landeshäfen in den nächsten Jahren zwar nur moderate Umschlagssteigerungen erwartet. Gleichzeitig werden die volkswirtschaftlich wichtigen Projektladungen und die Offshore-Verkehre, die im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Service von Offshore-Windkraftanlagen stehen, zunehmen. Wegen seiner morphologisch ungünstigen Lage hat der landeseigene Hafen Friedrichskoog nahezu keine Verkehrsbedeutung mehr. Das Land hat daher die Einziehung des Landeshafens Friedrichskoog zum 1.1.2015 entschieden. Für die verbleibenden fünf landeseigenen Häfen wird im Zeitraum 2015 – 2024 mit Sanierungsmaßnahmen gerechnet, die Kosten in Höhe von rd.

15 Mio. € verursacht werden, von denen 7,5 Mio. € in der Finanzplanung berücksichtigt sind.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	15,0
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0614)	7,5
Deckungslücke	7,5

2.2.3 Vielzweckhafen Brunsbüttel

Mit der geplanten Erweiterung des Hafenstandortes Brunsbüttel um einen Vielzweckhafen kann das Land zum einen von den Chancen, die in der Offshore-Windkraft als Element der Energiewende liegen, profitieren und gleichzeitig einen Beitrag zu deren Umsetzung leisten. Zum anderen können auch attraktive Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrieunternehmen geschaffen werden, die auf ein Industriegebiet mit unmittelbarer Anbindung an einen Hafen angewiesen sind. Für die Stadt Brunsbüttel und den Wirtschaftsraum Brunsbüttel können sich hierdurch vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. Die Stadt Brunsbüttel tritt bei der Fördermaßnahme als Träger auf, beteiligt sind zu gleichen Teilen die Kreise Steinburg und Dithmarschen. Nachdem sich in den Ausbauzielen für Offshore-Windkraft seitens der Bundesregierung deutliche Veränderungen ergeben haben, wurde eine Potenzialanalyse in Auftrag gegeben, die den Bedarf für alle denkbaren Nutzungen nochmals überprüfen soll. Mit Ergebnissen wird zum Jahresende 2014 gerechnet. Im Rahmen einer ingenieurtechnischen Expertise für den Bau der Vorzugsvariante wurden Kosten in Höhe von rd. 70 Mio. € festgestellt.

Für die Träger des Vorhabens ist es unabdingbar, dass das Land bei seiner ursprünglich zugesagten Förderquote von 90% bleibt, der Eigenanteil würde ansonsten die Leistungsfähigkeit der Stadt und der Kreise übersteigen. Für diesen Zweck wurden in der Finanzplanung 38 Mio. € berücksichtigt. Der verbleibende Teil der Finanzierung soll nach Möglichkeit aus GRW-Mitteln erfolgen. Derzeit wird das Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) vorbereitet. Mit einer Baureife wird nicht vor 2016 gerechnet. Für 2018 wird der Betriebsbeginn des Hafens erwartet.

2015 - 2019	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	70
Kommunale Eigenleistung	7
GRW-Mittel	25
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024	38
Deckungslücke	0

2.3 Bildungswesen

2.3.1 Hochschulen - UKSH Medizinische Forschung

Gemäß § 9 Abs. 1 Hochschulgesetz sind die Planung und Durchführung von Maßnahmen des Neu- und Ausbaus sowie der Sanierung und Modernisierung einschließlich der Beschaffung von Großgeräten der Hochschulen und des UKSH Aufgabe des Landes.

In den Hochschulen des Landes und beim UKSH besteht erheblicher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Neben der baulichen Sanierung wesentlicher Teile des für die Krankenversorgung vorgesehenen Gebäudebestandes des UKSH, die im Rahmen eines Großprojekts mit einem privaten Partner umgesetzt wird (siehe hierzu Ziff. 2.4.2), besteht bei den Hochschulen und der medizinischen Forschung im UKSH weiterer dringender Investitionsbedarf, der mit den zur Zeit in der Finanzplanung vorgesehenen Mitteln nicht abgedeckt werden kann.

Der bauliche Zustand vieler Gebäude hat nicht nur Auswirkungen auf die Attraktivität der schleswig-holsteinischen Hochschulstandorte insgesamt, sondern auch auf die Lern- und Arbeitsbedingungen der dort Studierenden und des Personals. Dabei geht es nicht nur um Fragen von Ästhetik und Komfort, sondern zunehmend um konkrete technische Standards und die Einhaltung zwingend zu beachtender Sicherheitsanforderungen, z.B. im Bereich Brandschutz. Zum Teil sind in den Gebäuden auch bereits Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um Gefahren abzuwehren. Durch energetische Maßnahmen kann der Zustand vieler Gebäude verbessert und in Verbindung mit Maßnahmen zur Errichtung von CO₂-armen Versorgungssystemen ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele einer Minderung der CO₂-Emissionen um 40% bis 2020 und eines langfristig klimaneutralen Gebäudebestandes geleistet werden. Damit können die Betriebskosten reduziert und auf diese Weise die Hochschulen und das UKSH entlastet werden.

Für die Hochschulen und die Medizinische Forschung im UKSH können die erforderlichen Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rd. 663 Mio. € getrennt nach Sanierung und Neubau konkret benannt werden, die vom Land finanziert werden müssten. Dabei wurden nur die Maßnahmen berücksichtigt, über deren Umsetzbarkeit und Volumen bereits konkrete Überlegungen angestellt wurden. Es gibt darüber hinaus weitere Bedarfe, die mangels Aussicht auf Finanzierbarkeit bisher noch nicht näher betrachtet wurden.

Für eine angemessene Bauunterhaltung der Landesliegenschaften zur Bestandssicherung und zum Werterhalt ist ab 2018 mindestens eine Verdoppelung der Bauunterhaltungsmittel erforderlich, bis 2024 sind dies rd. 65 Mio. € zusätzlich. In welcher Höhe Mittel für das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes des Landes benötigt werden, ist noch zu prüfen.

Dem dargestellten Bedarf in Höhe von 728 Mio. € stehen in der Planung bis 2024 derzeit Mittel von rd. 352 Mio. € gegenüber. Im Kapitel 1212 des Haushaltsplans (Ausbau und Neubau von Hochschulen) sind 312 Mio. € berücksichtigt. 40 Mio. € werden über einen Zeitraum von 8 Jahren aus dem Budget des Einzelplans 10 (Ministerium für Soziales, Gesundheit, Wissenschaft und Gleichstellung) finanziert. Zudem stehen rd. 77 Mio. € aus dem Sondervermögen Hochschulsanierung zur Verfügung, so dass sich derzeit allein für die vorgenannten Bedarfe eine Deckungslücke von rd. 300 Mio. € ergibt.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf für Neubau und Sanierung	663
Zusätzlicher Mittelbedarf für Bauunterhaltung	65
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1212 und Epl. 10)	352
Sondervermögen Hochschulsanierung	77
Deckungslücke mindestens (vor Berücksichtigung weiterer Investitionen im Hinblick auf das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes des Landes)	299

2.3.2 Außeruniversitäre Forschungseinrichtungen

In Schleswig-Holstein werden acht außeruniversitäre Forschungseinrichtungen vom Bund, den Ländern und Schleswig-Holstein als Sitzland finanziert. Sogenannte große Baumaßnahmen (Wertgrenze 500 T€) der Einrichtungen der Leibniz Gemeinschaft werden vom Bund und vom Land zu je 50% finanziert. Baumaßnahmen innerhalb der Helmholtz-Zentren werden von Schleswig Holstein entsprechend seines Landesanteils (10 %) in der Finanzierung getragen.

Sanierungsbedarf bzw. Investitionsbedarf besteht im Wesentlichen in den nächsten Jahren für den Erweiterungsneubau GEOMAR sowie für die Sanierung des Laborgebäudes auf dem Gelände des Forschungszentrums Borstel. Darüber hinaus besteht der Bedarf für einen Zuschuss zu Investitionen für das Leibniz-Institut für die Pädagogik der Naturwissenschaften und Mathematik (IPN). Dort sollen bisher außerhalb des Hauptgebäudes des IPN untergebrachte Arbeitsbereiche am Hauptstandort zusammgeführt werden. Verbunden sind damit Sanierungsmaßnahmen.

Schließlich wird es erforderlich sein, die Baumaßnahme am Institut für Weltwirtschaft fortzusetzen und den lang anstehenden zweiten Bauabschnitt in 2015 zu beginnen und damit die Sanierung abzuschließen. Nur so erhält das Institut für Weltwirtschaft die notwendige ausreichende zukunftsfähige Büroausstattung, die für die Arbeit des Instituts erforderlich ist.

Für die Jahre 2015 - 2019 besteht ein Bedarf an Landesmitteln von insgesamt 16,5 Mio. €. Davon sind 7,2 Mio. € für die vorgesehenen Investitionen bei GEOMAR, 1,0 Mio. € für das Forschungszentrum Borstel und 0,8 Mio. € für das Haus Weltclub in der Finanzplanung enthalten.

2015 – 2019	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	16,5
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0723)	9,0
Deckungslücke	7,5

2.4 Gesundheitswesen

2.4.1 Krankenhäuser

Das Krankenhausfinanzierungsgesetz (KHG) des Bundes regelt die sog. duale Krankenhausfinanzierung. Danach sind die Bundesländer für die Förderung der Investitionskosten und die Krankenkassen für die Finanzierung der laufenden Betriebskosten (Behandlungskosten der Patienten) zuständig. Krankenhäuser, die im Krankenhausplan des Landes aufgenommen sind, haben Anspruch auf eine Investitionsförderung (§ 8 KHG) und zwar unabhängig von der Trägerschaft. Eine Ausnahme hiervon bildet das UKSH, dessen Investitionsfinanzierung im Landes-Hochschulgesetz geregelt ist.

In Schleswig-Holstein setzt sich die Investitionsförderung aus pauschalen Fördermitteln, Einzelprojektförderungen und in Ausnahmefällen einer Mietförderung zusammen. Näheres regelt das Ausführungsgesetz des Landes (AG-KHG). Hier ist auch geregelt, dass die Kommunen 50% der KHG-Förderung tragen müssen.

Schleswig-Holstein hat eine geringe Bettendichte. In 2011 gab es pro 100.000 Einwohner 564 Betten (Bundesdurchschnitt: 614; NRW: 681). Sogenannte Überkapazitäten wurden mit dem Krankenhausplan 2010 abgebaut, zukünftig wird es aufgrund des demografischen Wandels voraussichtlich zu einem Anstieg des Bettenbedarfs kommen, da wachsende Fallzahlen nicht mehr im vollen Umfang durch Reduktion der Verweildauer aufgefangen werden können.

Derzeit stehen für die pauschale Förderung für die Wiederbeschaffung kurz- und mittelfristiger Anlagegüter und weiterer gesetzlicher Aufgaben, wie z.B. die Mietförderung jährlich rund 44 Mio. €, für die Einzelprojektförderung 40 Mio. € und für die Schuldentilgung der bis 2010 aufgenommenen Kredite ebenfalls 40 Mio. € zur Verfügung. Die 40 Mio. € für die Einzelprojektförderung wird durch eine Entnahme aus dem Zweckvermögen Wohnungsbau und Krankenhausfinanzierung sichergestellt.

Die Mittel zur Einzelprojektförderung sind bis zum Jahr 2020 gebunden, entweder durch laufende Projekte oder für dringliche Baumaßnahmen, die bereits im Finanzplan aufgenommen worden sind (240 Mio. €). Daher wurde die Investitionsplanung in 2014 nicht fortgeschrieben. Mittlerweile liegen dem MSGWG neue Anträge mit einem Fördervolumen von 324 Mio. € vor. Es ist bereits jetzt absehbar, dass die Zahl der Anträge in den nächsten Jahren weiter ansteigen und der Investitionsstau kontinuierlich wachsen wird.

Die derzeitige Entnahme aus dem Zweckvermögen Wohnungsbau und Krankenhausfinanzierung hat durch den Vertrag mit der Investitionsbank und die Regelungen im Haushaltsgesetz eine Laufzeit bis zum Jahr 2020. Damit weitere notwendige Großprojekte begonnen werden können, ist eine finanzielle Planungssicherheit über das Jahr 2020 hinaus dringend notwendig. Krankenhäuser könnten dann für einen bestimmten Zeitraum in eine Vorfinanzierung gehen und notwendige Sanierungsmaßnahmen frühzeitig einleiten.

Aus aktueller Sicht ist die Einzelprojektförderung durch eine Entnahme aus dem Zweckvermögen Wohnungsbau und Krankenhausfinanzierung auf dem bisherigen Niveau von 40 Mio. € pro Jahr bis 2020 sichergestellt. Dadurch ist bereits jetzt eine Deckungslücke von mindestens 324 Mio. € bis 2020 erkennbar und durch Anträge der Krankenhäuser dokumentiert. Für den Zeitraum 2015 bis 2024 wird es zudem erhebliche weitere Investitionsbedarfe geben, die derzeit dem Ministerium noch nicht in Antragsform vorliegen. Diese werden konservativ geschätzt mit 260 Mio. € veranschlagt. Im Rahmen einer Sonderförderung werden aus Landesmitteln in den Jahren 2015 bis 2017 jeweils 10 Mio. €, insgesamt 30 Mio. € bereitgestellt.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten bis 2024 durch bereits im Finanzplan enthaltene Maßnahmen	240
Mittelbedarf Sanierungsstau bis 2024 aufgrund vorliegender Anträge, die noch nicht im Finanzplan aufgenommen werden konnten.	324
Mittelbedarf Sanierungsstau noch ohne konkrete Anträge 2015-2024	260
Entnahme aus dem Zweckvermögen	240
Sonderförderung (2015 – 2017)	30
Deckungslücke	554

2.4.2 UKSH Krankenversorgung

Die beiden Universitätskliniken in Kiel und Lübeck versorgen 25% aller Krankenhauspatienten in Schleswig-Holstein. Die Klinikgebäude sollen in den kommenden Jahren um- und ausgebaut werden.

Der Großteil des Ausbaus wird in einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) mit einem Baukonzern und einem Krankenhausdienstleister vollzogen. Mehrere alte Gebäude werden abgerissen, alle Stationen werden in einem zentralen Gebäude konzentriert. Zudem entstehen auf insgesamt 25 Hektar energieoptimierte Neubauten. Die Modernisierung soll im Sommer 2015 beginnen und bis 2021 abgeschlossen sein. Das Konsortium wird das UKSH in Kiel und Lübeck für 520 Mio. € sanieren. Der Landeshaushalt ist von der Umsetzung der ÖPP-Maßnahme unmittelbar nicht betroffen.

Neben dem ÖPP-Vorhaben sind weitere (Bau-)Maßnahmen erforderlich: Die Sanierung vorhandener Gebäude des UKSH (ca. 100 Mio. €), ausstehende Infrastrukturmaßnahmen (ca. 76 Mio. €) und die Leerstandsbewirtschaftung zunächst nicht mehr erforderlicher Gebäude (ca. 20 Mio. €) werden den Landeshaushalt in zukünftigen Haushaltsjahren belasten. Zusammen mit Teilen bereits eingeplanter vorlaufender Baumaßnahmen werden die Mittelbedarfe bis zu 250 Mio. € geschätzt, die in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt sind.

Weitere Sanierungs- und Neubaumaßnahmen im Bereich der UKSH-Krankenversorgung sind bereits angelaufen und in den folgenden Jahren abzuschließen, Zudem sind Dichtheitsprüfungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz und Ersatzbeschaffungen von Großgeräten zwingend erforderlich. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 142 Mio. €. (inkl. bauliche Maßnahmen für den Einbau der Großgeräte). Davon sind in der Finanzplanung rd. 72 Mio. € berücksichtigt.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	912
ÖPP-Projekt	520
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1212)	322
Deckungslücke (mindestens)	70

2.5 Sonstige Landesliegenschaften

2.5.1 Verwaltungsliegenschaften

Aufgrund der nachhaltigen Bauunterhaltung durch die Liegenschaftsverwaltung SH (LVSH) in den Jahren 2000 - 2010 ist der Bestand der Verwaltungsliegenschaften, der das Zentrale Grundvermögen zur Behördenunterbringung (ZBG) bildet, in einen guten Zustand versetzt und darüber hinaus erhalten worden. Bis Ende 2017 werden prioritär Brandschutzmaßnahmen aufgrund der vorliegenden Brandschutzkonzepte umgesetzt. Ab 2018 kann der Fokus auf die Bauunterhaltung sowie die Umsetzung großer Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen zum Werterhalt der Verwaltungsliegenschaften gelenkt werden.

Für die nachhaltige Instandhaltung, Modernisierung und sinnvolle Entwicklung des Immobilienvermögens des Landes besteht bis 2024 gemäß Investliste vom 30.07.2014 in Verbindung mit geplanten Maßnahmen im Sondervermögen ein Investitionsbedarf in Höhe von 225 Mio. €. Der Mittelbedarf für Klimaschutz in Landesliegenschaften (energetische Sanierung, CO₂-arme Versorgung) auch im Hinblick auf die Ziele einer Minderung der CO₂-Emissionen um 40% bis 2020 und eines langfristig klimaneutralen Gebäudebestands wird derzeit abgeschätzt.

Zur Finanzierung steht der um den Finanzierungsanteil bereinigte ehemalige Mietaufwand an die inzwischen aufgelöste LVSH als festgeschriebener Ansatz zur Verfügung. Einnahmen aus dem Verkauf entbehrlicher Landesliegenschaften und das Sondervermögen ZGB in Höhe von 18 Mio. € ergänzen diesen Ansatz, so dass der Mittelbedarf für den Werterhalt der Verwaltungsliegenschaften für den Zeitraum 2015 – 2024 vollständig abgedeckt ist.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	225
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1221) inkl. Veräußerungserlöse	207
Sondervermögen ZGB	18
Deckungslücke (vor Berücksichtigung weiterer Investitionen im Hinblick auf das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestands des Landes)	0

IT-Netze

Trotz der nachhaltigen Bauunterhaltung durch die LVSH bestehen Investitionsbedarfe zur Ertüchtigung der IT-Netze, die aus dem IT-Haushalt (Einzelplan 14) zu finanzieren sind. Für den Bereich der Justiz ist der Zustand der Netzinfrastrukturen mit Bericht durch die GMSH in 2013 ermittelt worden. Demnach sind die Netze marode und müssen erneuert werden. Die GMSH hat einen Sanierungsbedarf im Wert von rd. 5,0 Mio. € errechnet; die Sanierung wird 5 bis 8 Jahre dauern.

Weitere umfangreiche Erneuerungen der Netze stehen konkret im Bereich Polizei, der Steuerverwaltung und auf dem Campus Düsternbrook (inkl. Landtag) an. Der Bedarf wird in den nächsten 5 bis 8 Jahren auf weitere 10,0 Mio. € geschätzt. Aktuell sind bei Dataport und der GMSH eine umfangreiche Analyse der Bedarfe sowie entsprechende Standardisierungskonzepte beauftragt. Die Arbeiten sollen voraussichtlich Ende 2014 / Anfang 2015 abgeschlossen sein. In der Finanzplanung für das Ka-

pitel 1402 des Haushaltsplans wären für diese Maßnahmen weitere 1,0 Mio. € pro Jahr zu berücksichtigen.

Priorität hat die Instandsetzung der Netzinfrastrukturen in der unmittelbaren Landesverwaltung. Darüber hinaus besteht aber auch ein genereller Modernisierungsbedarf für alle Netzinfrastrukturen der unmittelbaren und mittelbaren Landesverwaltung. Die Verwaltungsnetze müssen an aktuelle Techniken im Sinne der Breitband-Initiative für das Land SH angepasst werden, um dem Standard der privatwirtschaftlichen Infrastruktur zu entsprechen und ein zeitgemäßes E-Government zu ermöglichen. Die Modernisierung der Verwaltungsnetze ist auch ein Standortfaktor für Schleswig-Holstein, da immer mehr Dienstleistungen der Wirtschaft mit dem öffentlichen Sektor verknüpft werden. Für entsprechende Maßnahmen sind weitere 1,0 Mio. € bis 2,0 Mio. € pro Jahr ab 2018 einzuplanen, mithin rd. 10 Mio. € bis 2024.

Grundsätzlich sind die IT-Netzinfrastrukturen alle 6 bis 8 Jahre zu erneuern. Ab 2022 ist daher mit jährlichen Ersatzinvestitionen von mindestens 1,0 Mio. € pro Jahr zu rechnen.

Für die Sanierung der Netzinfrastruktur werden demnach im Zeitraum 2015 – 2024 rd. 15 Mio. € benötigt. Die Modernisierung der Netze und den ab 2022 vorgesehenen Ersatzbeschaffungen erfordern zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von ca. 13 Mio. €. Diese Finanzmittel sind in der Finanzplanung noch nicht berücksichtigt.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf	28
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1402)	0
Deckungslücke	28

2.5.2 Justizvollzugsanstalten

Die 2008 erarbeiteten und verabschiedeten Zielplanungen für alle Justizvollzugsanstalten (JVA) des Landes umfassten ein Volumen von etwa 220 Mio. €, davon etwa 20 Mio. € für die JVA Flensburg, JVA Itzehoe und die Abschiebehafteinrichtung (AHE) Rendsburg.

Aufgrund der Konsolidierungsbemühungen des Landes wurde der jährliche Ansatz von 12,5 Mio. € auf ca. 7 Mio. € reduziert. Es war daher abzusehen, dass die Maßnahmen der Zielplanung nicht im zeitlich vorgesehenen Rahmen würden umgesetzt werden können. Folglich musste der Bedarf an Bauunterhaltung für diejenigen Gebäude, die später als geplant saniert werden, errechnet und die einzelnen Baumaßnahmen in ihrer Wichtigkeit und der zeitlichen Reihenfolge der Umsetzung neu bewertet werden. Dies ist im Rahmen der Anpassung der Zielplanung im Jahre 2012 erfolgt. Hierbei wurden alle Maßnahmen in der JVA Itzehoe und der AHE Rendsburg sowie noch weitere Einzelmaßnahmen in den übrigen Justizvollzugsanstalten zurückgestellt.

Danach ergab sich ein Bedarf für große Baumaßnahmen in Höhe von etwa 140 Mio. €. Zuzüglich der erforderlichen Baunebenkosten von 42 Mio. € für freiberuflich Tätige und Organleihekosten der GMSH errechnet sich ein Bedarf in Höhe von 182 Mio. €. Bringt man ausgehend von diesem Mittelbedarf die nach Abstimmung mit dem Finanzministerium in der mittelfristigen Budgetorientierung bis 2024 eingeplanten rd. 116 Mio. € in Abzug, errechnet sich ein Defizit in Höhe von 66 Mio. € für den Bereich der Justizvollzugsanstalten.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	182
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1221)	116
Deckungslücke	66

2.6 Digitalfunk

Am 24. März 2004 schlossen Bund und Länder die "Vereinbarung zur Regelung der Zusammenarbeit beim Aufbau und Betrieb eines bundesweit einheitlichen digitalen Sprech- und Datenfunksystems für alle Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) in der Bundesrepublik Deutschland" (Dachvereinbarung).

Das Digitalfunknetz in Schleswig-Holstein befindet sich nach der Errichtung von bisher 159 Basisstationen im technischen Wirkbetrieb in der Aufbauphase. Die Praxiserprobung hat gezeigt, dass die Basisstationen noch nicht überall die Funkversorgungsgüte bieten, die für die Polizei, Feuerwehren und Rettungsdienste erforderlich ist. Daher sind Feinjustierungs- und Optimierungsmaßnahmen notwendig, um die ursprünglich geplante Funkversorgung in Schleswig-Holstein zu erreichen. Konkret sind voraussichtlich 15 zusätzliche Basisstationen, zusätzliche Antennenkonfigurationen und Umbauten von Antennenanlagen erforderlich. Die Kosten für die baulichen Maßnahmen belaufen sich in den Jahren 2015 – 2018 auf insgesamt etwa 5 Mio. €. Für die Feinjustierung durch Dataport fallen im selben Zeitraum weitere 1 Mio. € an. Die Kostenanteile der BDBOS für die Feinjustierungs- und Optimierungsmaßnahmen im BOS-Zugangsnetz belaufen sich in den Jahren 2015 – 2018 auf insgesamt rd. 5 Mio. €, ab 2019 ca. 0,6 Mio. € jährlich.

Das Land betreibt für seine Polizei insgesamt vier Regionalleitstellen in Elmshorn, Lübeck, Kiel und Harrislee und das gemeinsame Lage- und Führungszentrum (LFZ) des Innenministeriums im Landespolizeiamt. Die Leitstellen in Harrislee und Elmshorn werden in Kooperation mit kommunalen Partnern als sog. „Kooperative Leitstellen“ gemeinsam betrieben. Das Landespolizeiamt ist für den technischen Betrieb und die Ausstattung der Leitstellen mit der erforderlichen Systemtechnik verantwortlich.

Um die ständige Einsatzbereitschaft der Regionalleitstellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Reinvestition in die Systemtechnik erforderlich. Für die erste in Betrieb genommene Regionalleitstelle in Harrislee (Start Sept. 2009) stand nach 5 Jahren Betrieb und Rund-um-die-Uhr-Nutzung aller technischen Komponenten in 2014 die Reinvestition der gesamten Systemtechnik an. Parallel dazu ist auch die Systemtechnik im LFZ und der sog. Zentralen Koordinierungsstelle im Landespolizeiamt vollzogen worden. Im nächsten Jahr stehen die Reinvestitionen bei den anderen drei Regionalleitstellen an, die sich in einem regelmäßigen Turnus wiederholen. Hierfür sind in den nächsten 10 Jahren insgesamt rd. 28 Mio. € erforderlich. Der Landesanteil davon beträgt ca. 23 Mio. €. Die Kommunen beteiligen sich an den Kosten der Kooperativen Leitstellen mit rd. 5 Mio. €.

In der Summe sind für Investitionen in das Digitalfunknetz und in die Systemtechnik der Regionalleitstellen bis 2024 rd. 43 Mio. € vorgesehen. Nach Abzug der 5 Mio. € durch die Beteiligung des kommunalen Partners an den Reinvestitionskosten der Systemtechnik der Kooperativen Leitstellen verbleibt ein Betrag von 38 Mio. €, dessen Finanzierung in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 abgebildet ist.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf gesamt	43
Kommunaler Anteil	5
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0410)	38
Deckungslücke	0

2.7 Kultur

Der Investitionsbedarf im Bereich Kultur konzentriert sich auf die beiden Stiftungen Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf und Schloss Eutin.

Die **Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf (SHLM)** umfasst neben dem Schloss Gottorf die Einrichtungen Archäologisches Landesmuseum, Museum für Kunst und Kulturgeschichte, Wikinger Museum Haithabu, Volkskunde Museum Schleswig, Jüdisches Museum Rendsburg, Eisen Kunst Guss Museum Büdelsdorf, Kloster Cismar, Zentrum für Baltische und Skandinavische Archäologie und das Freilichtmuseum Molfsee.

Zum einen gilt es, den laufenden Investitionsbedarf zu decken. Hierfür gewährt das Land der Stiftung einen Zuschuss von 1,5 Mio. € jährlich. Zum anderen plant die SHLM ein von ihr entwickeltes Konzept umzusetzen. Dieses strebt u.a. die museale Modernisierung und die Um- und Neugestaltung der angehörigen Museen und Ausstellungen an. Teil des SHLM-Planes ist auch, ein neues Ausstellungshaus mit einer Ausstellungsfläche von 1.600 qm auf dem Gelände des Freilichtmuseums Molfsee zu errichten. Das Ausstellungshaus in Molfsee soll den angestrebten Ganzjahresbetrieb und die Zusammenführung der Volkskundemuseen ermöglichen. Der Mittelbedarf für das Ausstellungshaus ist auf 12,0 Mio. € gedeckelt. Er wird nach dem Architektenwettbewerb zu konkretisieren sein. Erwartet wird, dass diese Maßnahme aus EU-Mitteln zur Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) in Höhe von 6,3 Mio. € mitfinanziert werden kann.

Der gesamte investive Mittelbedarf für die SHLM wird auf rd. 51,2 Mio. € geschätzt, von denen im Orientierungsrahmen 18,8 Mio. € eingeplant sind. Unter Berücksichtigung der ELER-Mittel beträgt der ungedeckte Bedarf somit rd. 26,1 Mio. €.

Das Vermögen der **Stiftung Schloss Eutin** besteht aus dem Schloss Eutin einschließlich des Schlossgartens und den dort befindlichen Gebäuden samt Inventar sowie dem Küchengarten mit Gebäuden und Inventar, wie z.B. der Orangerie. Neben den laufenden Bauunterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen (2 Mio. €) wird angestrebt, ab Ende 2016 nach der Landesgartenschau das Fundament des Schlosses zu sanieren. Den im September 2012 prognostizierten Kosten in Höhe von rd. 2,1 Mio. € stehen in der mittelfristigen Budgetorientierung rd. 0,7 Mio. € gegenüber. Es wären mithin rd. 1,4 Mio. € zusätzlich bereitzustellen, um die Finanzierung sicherzustellen.

Für die beiden kulturellen Einrichtungen des Landes zeichnet sich im Zeitraum 2015 bis 2024 folgender Mittelbedarf ab:

2. Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung des Landes

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf inkl. Baunebenkosten	55,3
EU-Mittel	6,3
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0940)	21,5
Deckungslücke	27,5

3 Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung Privater

3.1 Breitbandnetz

Die Versorgung aller Bewohner und Unternehmen Schleswig-Holsteins mit schnellem Internet durch ein leistungsfähiges Breitbandnetz ist zügig voranzutreiben. Die Breitbandstrategie des Landes sieht einen flächendeckenden Ausbau eines Glasfasernetzes bis 2030 vor. Laut Schätzung des Gutachters der Breitbandstrategie wären dafür bis zu 6 Mrd. € erforderlich. Nur ein von den Rahmenbedingungen abhängiger und nicht näher zu beziffernder Teil der Investitionen wird privatwirtschaftlich erbracht werden. Ohne staatliches Handeln (Bund, Land, Kommunen) wird das Ziel der Breitbandstrategie aber nicht zu erreichen sein.

Zur Realisierung der verbleibenden Investitionen, die sich aus Sicht der Telekommunikationsunternehmen nicht lohnen, sind bereits Maßnahmen eingeleitet worden. So wurde in Trägerschaft der Kommunalen Landesverbände und mit Förderung des Landes das Breitband-Kompetenzzentrum Schleswig-Holstein (BKZSH) eingerichtet, um im Rahmen des Netzausbaus zu beraten und diesen zu koordinieren. Das BKZSH soll ein Lückenschlusskonzept erstellen und Synergieeffekte z.B. durch Mitverlegung von Leerrohren bei Straßenbau- und sonstigen Tiefbaumaßnahmen ermöglichen. Die Finanzierung des BKZSH ist einschließlich einer personellen Aufstockung bis 2020 grundsätzlich sichergestellt.

Die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) unterstützt bei der Fremdfinanzierung mit zinsgünstigen Darlehen. Durch ein aus dem Sondervermögen Breitband finanziertes Zinssubventionierungsprogramm kann die Fremdfinanzierung durch die IB.SH während der schwierigen Anlaufphase der Projekte kostengünstiger gestaltet werden. Mit Hilfe von Landesbürgschaften können Projekte realisiert werden, die an sich wirtschaftlich sind, bei denen aber die Hausbanken ohne Bürgschaft die Finanzierung nicht sicherstellen können.

Zur Unterstützung des Breitbandausbaus sind weitere Maßnahmen denkbar, z.B. die Erstellung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes, um die Nachfrage nach Breitbanddiensten, die Auslastung der Netze sowie die Zahlungsbereitschaft der Kunden zu intensivieren.

Für die Förderung von Breitbandprojekten inkl. Planungs- und Beratungsleistungen stehen von 2014 – 2020 EU-Landes- und Bundesmittel aus verschiedenen Programmen in Höhe von rd. 36 Mio. € zur Verfügung. Unter der Annahme, dass diese Mittel nach Ende der Förderperiode 2020 weiterfließen, könnten Zuschüsse in Höhe von 57 Mio. € bis 2024 gewährt werden. Ergänzt wird dieser finanzielle Spielraum mit dem Sondervermögen Breitband in Höhe von 14 Mio. €. Ein Bundesprogramm, finanziert mit den Erlösen aus der Versteigerung der Frequenzen der Digitalen Dividende II, könnte der Aufstockung der oben genannten laufenden Programme dienen und würde die Fördermöglichkeiten deutlich verbessern. Losgelöst von der Initiierung eines solchen Bundesprogramms sollten zusätzliche Landesmittel bereitgestellt werden. Eine Aufstockung des vorhandenen Sondervermögens Breitband von derzeit 14 Mio. € um 25 Mio. € wird als sinnvoll erachtet.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf zur Unterstützung der privaten Investitionen	96
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 1320)	57
Sondervermögen Breitband	14
Deckungslücke	25

3.2 Wohnungsbau

Die Wohnbestände befinden sich zum größten Teil in Privateigentum (Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, private Haus- und Grundeigentümer), in geringem Teil im öffentlich-kommunalen Besitz. Das Land hat im Rahmen der Wohnraumförderung den Auftrag, marktwirtschaftlich unrentierliche Investitionen zu ermöglichen, wenn damit Ziele des demografischen Wandels, der Energiewende und des bezahlbaren Wohnens unterstützt werden und diese ansonsten unterblieben. Auch die Sicherung bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnens ist Landesauftrag. Strategisch bedeutsam ist die Wohnraumförderung zur Sicherung der Ziele des Klimapakts, der Offensive für bezahlbares Wohnen im Rahmen der Landesentwicklungsstrategie Wohnen 2030 mit der gesetzlichen Grundlage des Schleswig-Holsteinischen Wohnraumförderungsgesetzes (SHWoFG). Empirische Grundlagen bieten die koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung der Statistikämter, die Wohnungsmarktprognose des MIB und kommunale Wohnungsmarktkonzepte. Die Zielsetzungen und regelmäßigen quantitativen und qualitativen Bilanzierungen der Ergebnisse im Klimapakt und der „Offensive“ liefern die Controllingbasis.

Investitionsbedarf ergibt sich aus der Sanierung der Wohnbestände (energieeffizient und barriere-reduzierend). In Regionen mit niedrigen Mieten (weite Teile des nord-westlichen Landesteils und der ländlichen Regionen) lohnen sich private Investitionen in Wohnbestände häufig nicht. Die Mieten sind in den letzten Jahren deutlich hinter der Inflation zurück geblieben und tragen die Kosten der Investitionen nicht. Investitionen unterbleiben, Wohnbestände werden vernachlässigt. Hier wird Wohnraumförderung als Anreiz und zur Sicherung der notwendigen Investitionen in altersgerechte Wohnquartiere und Energieeffizienz eingesetzt. Der Investitionsbedarf für rund 170.000 Wohnungen wird bis 2025 auf rd. 4,6 Mrd. € geschätzt, für 66% (rd. 3 Mrd. €) der Wohnungen wird mit einer Unterdeckung in der Finanzierung durch Mieteinnahmen gerechnet (Quelle: Wohnungsmarktprognose für SH, IfS 2011).

In sog. Hotspots der Wohnungsmärkte (große Universitätsstädte, Hamburger Rand, Sylt) mit steigender Bevölkerung steigen die Mieten teilweise sehr stark. Bezahlbares Wohnen für Beschäftigte der Daseinsvorsorge, niedrige und zunehmend mittlere Einkommen, ist gefährdet. Hier wird Wohnraumförderung für den Neubau bezahlbaren Mietwohnungsbaus eingesetzt. Zur Sicherung der sozialen Wohnraumversorgung besteht nach der Wohnungsmarktprognose in allen Landesteilen ein Bedarf zur Förderung von jährlich rd. 1.300 Mietwohnungen durch Neubau oder Bestandsentwicklung.

Das Land stellt über die Investitionsbank SH aus dem Zweckvermögen Wohnraumförderung/Krankenhausfinanzierung zinsgünstige Darlehen im Rahmen der Baufinanzierung zur Verfügung. Der Bestand des Zweckvermögens betrug zum 31.12.2013 rd. 2,3 Mrd. €. Dieser Bestand ist durch langfristig ausgelegte Darlehen der Wohnraumförderung (und der Krankenhausfinanzierung) vollständig gebunden. Gespeist wird es durch Darlehenstilgungen und Zinszahlungen sowie durch die Kompensationsleistungen des Bundes für die soziale Wohnraumförderung in Höhe von 12,62 Mio. € pro Jahr zunächst bis 2019 einschließlich. Der Landeshaushalt wird nicht belastet.

Für die Jahre 2015 - 2018 ist geplant, die Wohnraumförderung in Höhe von jährlich 90 Mio. € fortzusetzen. Damit könnten rd. 1.000 Wohnungen pro Jahr gefördert werden, während die Finanzierung von rd. 300 Wohneinheiten in Höhe von rd. 20-30 Mio. € pro Jahr nicht sichergestellt werden kann. Darüber hinaus können die Mittel zur Bestandssanierung in Höhe von rd. 3 Mrd. € landesseitig nicht aufgebracht werden. Zur Finanzierung von Projekten für das gemeinschaftliche Wohnen für Flüchtlinge im Rahmen der Integrationsstrategie werden zudem mindestens 20 Mio. € für kommunale Projekte zum Neubau und zur Modernisierung von gemeinschaftlichen Projekten benötigt.

Eine höhere Förderung aus dem Zweckvermögen Wohnraumförderung/Krankenhausfinanzierung wie einmalig im Jahr 2010 (125 Mio. €) wäre zielführend, um die Investoren zu motivieren, die notwendigen Baumaßnahmen in die Wege zu leiten. Nach Berechnungen der IB kann jedoch unter Berücksichtigung der Krankenhausfinanzierung (40 Mio. € pro Jahr) jährlich Wohnraumförderung nur in Höhe von 90 Mio. € finanziert werden.

4 Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung der Kommunen

Bei der kommunalen Infrastruktur stehen die Schulen, die Kindertagesstätten, weitere kommunale Einrichtungen, die Abwasserbeseitigung, der kommunale Wohnungs- und Städtebau sowie die Straßen im Vordergrund. Dies belegt eine Abfrage zu den Investitionsanmeldungen der schleswig-holsteinischen Kommunen (ab einer Größe von 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern) für den Zeitraum 2012 – 2015. Aus dem Bericht der Landesregierung „Kommunalen Investitionsbedarf beziffern“ (Drucksache 17/2221) vom 08.02.2012 geht hervor, dass die Kommunen in Schleswig-Holstein in diesen vier Jahren Investitionen im Gesamtvolumen von rd. 3,7 Mrd. € geplant haben. Für die Abwasserbeseitigung sind rd. 390 Mio. €, für den kommunalen Wohnungs- und Städtebau ca. 257 Mio. € und bei den weiteren kommunalen Einrichtungen ca. 438 Mio. € an Investitionen geplant.

4.1 Kindertagesstätten und Schulen

Im Land befinden sich 397 Grundschulen, 50 Regionalschulen, 100 Gymnasien, 149 Gemeinschaftsschulen, 82 Förderzentren mit unterschiedlichen Förderschwerpunkten und 31 berufsbildende Schulen in kommunaler Trägerschaft (Schuljahr 2013/14). Bei diesen Schulen wurde von Seiten der Kommunen für den Zeitraum 2012 – 2015 ein Investitionsbedarf von rd. 450 Mio. € gesehen.

Finanzielle Unterstützung beim Schulbau durch das Land erfuhren die Kommunen bspw. im Rahmen von drei verschiedenen Investitionsprogrammen. Über das Landesschulbauprogramm stellte das Land für bis Ende 2010 begonnene Vorhaben Fördermittel in Höhe von 41 Mio. € zur Verfügung. Auf der Grundlage des Zukunftsinvestitionsgesetzes (sog. Konjunkturpaket II) konnten - ebenfalls für bis Ende 2010 begonnene Vorhaben - auch die Träger öffentlicher Schulen Anteilsfinanzierungen für ihre Bauvorhaben beantragen. Förderfähig waren insbesondere energetische Sanierungen einschließlich Folge- und Begleitmaßnahmen sowie Ausstattungsinvestitionen. Der Anteil des Landes an den Gesamtfördermitteln von ca. 159 Mio. € betrug 12,22 Mio. €. Zudem konnten kommunale Schulträger von den Investitionspaketen (IP) 2008 und 2009 profitieren. Das Land steuerte beim IP 2008 Fördermittel in gleicher Höhe wie der Bund (6,9 Mio. €) bei, beim IP 2009 waren es noch ca. 1,6 Mio. €.

Um den notwendigen Ausbau der Kindertagesbetreuung für Kinder unter drei Jahren zu unterstützen, hat das Land – neben dem Bund – allein 70 Mio. € an investiven Fördermitteln zur Verfügung gestellt. Diese Mittel sind nahezu vollständig durch Bewilligungen gebunden, größtenteils bereits umgesetzt bzw. mit konkreten Bauvorhaben hinterlegt. Der Mittelabruf erfolgt sukzessive über die IB.SH nach Rechnungsvorlage bzw. Verwendungsnachweisprüfung.

Mithilfe der öffentlichen Fördermittel von Land und Bund konnten bisher mehr als 16.500 neue Betreuungsplätze für Kinder unter drei Jahren finanziert und auf den Weg gebracht werden. Bis zu 75% der förderfähigen Kosten können hier bezuschusst werden. Damit hat das Land erheblich dazu beigetragen, dass die Kommunen den seit 01.08.2013 geltenden Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz für Kinder ab dem vollendeten ersten Lebensjahr erfüllen können.

Zudem wurde Ende 2012 das Sondervermögen „Energetische Sanierung von Kindertagesstätten und Schulen“ eingerichtet. Ziel ist es, Sanierungsmaßnahmen der Kommunen in diesem Bereich zu unterstützen und damit die kommunalen Haushalte von strukturellen Ausgaben im Bereich Energie zu entlasten sowie zugleich Umwelt- und Klimaschutzzielen Rechnung zu tragen. Das vom Land bereitgestellte finanzielle Volumen von 11,5 Mio. € kann zu einem Anteil von bis zu 80% für Maßnahmen zur energetischen Sanierung von Kindertageseinrichtungen verwandt werden. Der verbleibende Anteil kann für Maßnahmen zur energetischen Sanierung von öffentlichen Schulen genutzt werden.

4.2 Kommunales Verkehrswesen

Der Schwerpunkt des kommunalen Investitionsbedarfs für die Jahre 2012 – 2015 liegt nach dem Bericht der Landesregierung „Kommunalen Investitionsbedarf beziffern“ (Drucksache 17/2221) mit ca. 817 Mio. € bei der Verkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs erhalten die Kommunen Zuweisungen für Infrastrukturlasten, insbesondere für Straßenbaumaßnahmen, die im Wege eines Vorwegabzuges von der Finanzausgleichsmasse gezahlt werden. Das Finanzausgleichsgesetz (FAG) regelt dabei die exakte Höhe, die sich bisher auf 24 Mio. € (davon 7,15 Mio. € investiv) jährlich belief. Darüber hinaus werden im Zuge der Neuregelung des Kommunalen Finanzausgleichs ab dem Jahr 2015 über den Vorwegabzug „Zuweisungen für Infrastrukturlasten gemäß § 15 Abs. 4 FAG“ durch Zuführung von Landesmitteln weitere 11,5 Mio. € jährlich für kommunale Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

4.3 Feuerwehren

Gesetzliche Grundlage des Feuerwehrwesens in Schleswig-Holstein ist das Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistungen der Feuerwehren (Brandschutzgesetz). Das Land Schleswig-Holstein ist neben der Förderung des Feuerwehrwesens gesetzlich unter anderem verpflichtet, eine Landesfeuerweherschule zu unterhalten und den Gemeinden und Kreisen für den abwehrenden Brandschutz und die Technische Hilfe Zuwendungen zu gewähren. Diese Zuwendungen sind in ihrer Höhe nicht bestimmt und werden vor allem aus der Feuerschutzsteuer finanziert.

Der Investitionsstau in Schleswig-Holstein für die ca. 3.200 Einsatzfahrzeuge der Feuerwehren beträgt rd. 252 Mio. € für die 70% der Fahrzeuge, die älter sind als 10 Jahre. 70% der Beschaffungskosten werden durch die Gemeinden getragen, 30 % Förderung werden von den Kreisen aus Mitteln der Feuerschutzsteuer übernommen; diese Mittel erhalten die Kreise vom Land und geben diese an die Gemeinden weiter.

2015 - 2024	Mio. €
Mittelbedarf gesamt	252
Kommunaler Anteil (70%)	176
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0405)	48
Deckungslücke	28

4.4 Katastrophenschutz

Als untere Katastrophenschutzbehörden nehmen die Kreise und kreisfreien Städte den Vollzug des Gesetzes über den Katastrophenschutz (LKatSchG) als Aufgabe nach Weisung wahr. Gemäß § 34 LKatSchG und der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes gewährt das Land im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel Zuwendungen an die Kreise und kreisfreien Städte für zentrale Förderungsmaßnahmen und die Durchführung von Schwerpunktaufgaben im Katastrophenschutz. Die Zuwendungsempfänger beteiligen sich durchschnittlich mit einem Drittel an den Kosten der Fahrzeuge und des technischen Geräts.

Schleswig-Holstein verfügt über 790 Katastrophenschutz-Einsatzfahrzeuge. Davon sind 124 Fahrzeuge bundesfinanziert, 226 Landesfahrzeuge und 440 Fahrzeuge der Kreise und kreisfreien Städte, vom Land mitfinanziert. Alle Landesfahrzeuge sind

älter als 20 Jahre und 145 der vom Land mitfinanzierten Fahrzeuge der Kreise und kreisfreien Städte sind älter als 15 Jahre. Diese müssen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 55 Mio. € ersetzt werden.

Derzeit wird eine „Risikoanalyse“ durchgeführt, die voraussichtlich bis Ende 2015 abgeschlossen sein wird. Jede untere Katastrophenschutzbehörde wird auf die dort vorliegenden besonderen Risiken untersucht. Daraus soll abgeleitet werden, welches Gerät und welche Fahrzeuge im Katastrophenfall notwendig sind. Aus dem Abgleich mit dem vorhandenen Bestand könnten sich Mehr- bzw. Minderbedarfe ergeben. Zum Beispiel beherbergt der Kreis Dithmarschen das Industriegebiet Brunsbüttel mit großen Chemieunternehmen, es besteht somit Bedarf zur Abwehr von C-Gefahren (Chemieunfälle). Dazu gehört Vorsorge für großräumige Evakuierungen, d. h. Busse, Zelte und mobile Küchen müssen vorhanden sein.

Vorbehaltlich des Ergebnisses der derzeit durchgeführten Risikoanalyse ergibt sich aus aktueller Sicht das folgende Bild:

In Mio. €	2015-2024	2025-2030
Mittelbedarf gesamt	40,5	14,5
Kommunaler Anteil	13,5	4,8
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 und Prognose 2025 – 2030 (Kapitel 0405)	10	5
Deckungslücke	17	4,7

4.5 Hochwasserschutz

Das Hochwasser im Sommer 2013 hat die Bedeutung eines hinreichenden Hochwasserschutzes für besiedelte Bereiche an den Binnengewässern des Landes herausgestellt. Vordringlich betroffen war die bisher nicht mit Schutzanlagen versehene Altstadt von Lauenburg. In Schleswig-Holstein sind auf insgesamt ca. 650 Quadratkilometern Hochwassergefahren in mehr oder minder großem Umfang vorhanden. Ergänzend hierzu sind die Niederungen und Marschen an Nord- und Ostsee überwiegend auf eine künstliche Entwässerung durch Schöpfwerke angewiesen. Der Anstieg des Meeresspiegels und das verstärkte Auftreten extremer Niederschlagsereignisse aufgrund des Klimawandels werden zukünftig die bereits heute vorhandenen Risiken erhöhen.

Der Schutz vor Binnenhochwasser durch Deiche und Schöpfwerke wird in Schleswig-Holstein überwiegend von den Wasser- und Bodenverbänden für die Kommunen und ihre weiteren Mitglieder wahrgenommen. Für die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung und Anpassung von Hochwasserschutzeinrichtungen gewährt das Land Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) unter Einschluss von EU-Mitteln aus dem ELER. In der EU-Förderperiode 2014 – 2020 sind für den Hochwasserschutz bislang rund 12,7 Mio. € an Fördermitteln aus der GAK und dem ELER eingeplant.

Die Diskussionen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes für Lauenburg führen zu einem Investitionsbedarf von 27,2 Mio. €. Bei einer Förderquote von 80% müsste das Land Mittel in Höhe von insgesamt ca. 21,7 Mio. € bereitstellen. Unter Berücksichtigung der eingeplanten Fördermittel in Höhe von 12,7 Mio. € beträgt die Deckungslücke derzeit ca. 9 Mio. €. Das MELUR strebt an, diese Lücke durch Umschichtungen innerhalb des ELER und durch weitere Bundesmittel in der GAK zu reduzieren. In wie weit dies gelingt, bleibt der weiteren Entwicklung vorbehalten.

In welchem Umfang neben der Verbesserung des Hochwasserschutzes auch Maßnahmen zur städtebaulichen oder touristischen Aufwertung angegangen werden, ist von der sich konkretisierenden Planung der Stadt Lauenburg abhängig.

2015 - 2020	Mio. €
Investitionsvolumen (100%)	27,2
Fördervolumen gesamt (80%)	21,7
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2020 (Kapitel 1320)	12,7
Deckungslücke	9,0

4.6 Städtebau

Die Förderung städtebaulicher Maßnahmen dient unter anderem der Funktionsstärkung und Aufwertung von Innenstädten und Ortsteilzentren, der Entwicklung von Gewerbe- und Militärbrachen, der Behebung soziozialer und baulicher Missstände in städtischen Problemgebieten, der Sicherung historischer Stadtkerne mit denkmalwerter Bausubstanz sowie der Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge in Städten und Gemeinden in dünn besiedelten ländlichen Räumen. Sie erfolgt im Rahmen von Bund-Länder-Programmen, deren Gemeinschaftsfinanzierung (je ein Drittel Bundes-, Landes- und kommunaler Anteil) auf Verwaltungsvereinbarungen über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen beruht.

Der Bund hat in 2014 die Höhe der Bundesfinanzhilfen für die Städtebauförderung auf 700 Mio. € erhöht. Dies ist eine erhebliche Steigerung. In den Jahren 2011 bis 2013 wurden jeweils 455 Mio. € zur Verfügung gestellt. Von dem Gesamtvolumen in Höhe von 700 Mio. € werden 50 Mio. € für das neue Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ vorgesehen. Die verbleibenden 650 Mio. € Bundesfinanzhilfen werden auf der Grundlage eines Verteilungsschlüssels auf die Länder verteilt. Der Anteil für Schleswig-Holstein beträgt im Jahr 2014 rd. 16,2 Mio. €. Damit liegen die Bundesfinanzhilfen um ca. 5,6 Mio. € höher als 2013.

Der Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2015 und die Finanzplanung bis 2018 sehen eine Verstetigung der Programmmittel auf diesem erhöhten Niveau vor. Zudem ist jährlich mit einem leichten Anstieg der Bundesfinanzhilfen für Schleswig-Holstein in Höhe von 100.000 € pro Jahr zu rechnen. Ursächlich hierfür ist die Veränderung der Verteilung der Bundesmittel zwischen den neuen und den alten Bundesländern. Die neuen Bundesländer bekommen für den Aufbau im Vergleich zu den alten Bundesländern mehr Bundesmittel zugewiesen. Dieser Vorteil soll sukzessive abgeschmolzen werden und wird zu einer Steigerung der Bundesmittel für die alten Bundesländer führen. Bis 2024 würden zur vollständigen Kofinanzierung der Bundesfinanzhilfen im Zeitraum 2015 – 2024 rd. 44 Mio. € mehr Landesmittel erforderlich werden, als bisher in der Finanzplanung und Finanzplan-Fortschreibung berücksichtigt sind.

2015 - 2024	Mio. €
Voraussichtliches Fördervolumen	502
Bundes- und kommunaler Anteil	335
Kofinanzierungsbedarf Land	167
Berücksichtigt in der Finanzplanung bis 2018 und Finanzplan-Fortschreibung 2019 – 2024 (Kapitel 0416)	123
Deckungslücke	44

5 Infrastruktur in der überwiegenden Verantwortung des Bundes

5.1 Bundesliegenschaften, Militärflughäfen und Hafenanlagen

Die Bauangelegenheiten des Bundes werden in Schleswig-Holstein im Wege der Organleihe (§ 8 (5) Finanzverwaltungsgesetz) auf der Grundlage eines zwischen dem Bund und dem Land abgeschlossenen Verwaltungsabkommens unter Beachtung der hierfür maßgeblichen Regelwerke des Bundes wahrgenommen.

Dem Amt für Bundesbau (AfB) – ein zugeordnetes Amt beim FM und beim MELUR – obliegt die Leitung und Steuerung der Bundesbauangelegenheiten. Als Fachaufsicht führende Ebene (fFE) im Sinne der Richtlinien für die Durchführung der Bauaufgaben des Bundes (RBBau) ist das AfB erster Ansprechpartner für alle zivilen und militärischen Bundesbehörden und -einrichtungen in Schleswig-Holstein. Die Funktion der Baudurchführenden Ebene (BdE) im Sinne der RBBau nimmt für den Bereich Hochbau die GMSH in Organleihe wahr. Darüber hinaus obliegt der GMSH die Bearbeitung der Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes. Für den Bereich der Wasserbaumaßnahmen ohne Verkehrsbezug obliegt die Funktion der BdE in Organleihe dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN).

Für die Umsetzung der Bauangelegenheiten des Bundes inkl. Wasserbau sind in den kommenden Jahren folgende Bauausgaben geplant:

2015	100 Mio. €
2016	118 Mio. €
2017	127 Mio. €
2018	146 Mio. €
2019	150 Mio. €
2020	158 Mio. €

Der Schwerpunkt der Bauaufgaben des Bundes liegt im Bereich Verteidigungsbau (Kasernenanlagen, Militärflughäfen, Hafenanlagen). Daneben werden auch Bauaufgaben der Bundespolizei und im sog. Zivilen Bundesbau umgesetzt (z.B. Kraftfahrtbundesamt, Bundesforschungsinstitute, THW). Der tatsächliche Bedarf an Infrastrukturmitteln ist nicht bekannt, er dürfte aber deutlich über den geplanten Bauausgaben liegen.

5.2 Bundesstraßen und -autobahnen

Die Entwicklung im Schwer- und Güterverkehr in den letzten Jahrzehnten zeigt eine Vervielfachung des Verkehrs in Quantität und Qualität. Alle Verkehrsprognosen gehen - bezogen auf den Güterverkehr - von einem weiteren Zuwachs aus. Um den heutigen wie auch künftigen Anforderungen (u.a. steigende Transportmengen auf den Straßen) gerecht zu werden, sind hohe Investitionen für die Erhaltung und in den Um- und Ausbau auch von Bundesstraßen und –autobahnen erforderlich.

Allein um den Sanierungsstau bei den Bundesstraßen in Schleswig-Holstein in Höhe von 1,1 Mrd. € auflösen zu können, errechnet sich für den Bund gemäß Erhaltungsbedarfsprognose 2025 ein jährlicher Finanzbedarf von rd. 100 Mio. €. Hinzu kommen wichtige Infrastrukturprojekte in naher Zukunft wie der Weiterbau der A 21 von Stolpe nach Nettelsee, der Ausbau der A 23 und der Ausbau der A 7 zwischen Hamburg und Bordsesund. Aber auch die Planung des Weiterbaus der A 20, der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung und des Ersatzneubaus der Rader Autobahnhochbrücke werden in den nächsten Jahren bestimmende Themen der Verkehrsinfrastruktur sein.

5.3 Schienen

Der Bund finanziert Investitionen zur Erhaltung des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes aus Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die Schieneninfrastruktur befindet sich im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Beiträge des Landes werden in den Verkehrsverträgen (Trassenpreise) geregelt.

Für eine verstärkte Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene ist eine deutliche Steigerung der Investitionen erforderlich.

5.4 Nord-Ostsee-Kanal

Aus dem Bundesverkehrsministerium liegt der Zeitplan für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals vor. Demnach soll der gesamte Kanal bis 2028 modernisiert sein.

	Geplanter Baubeginn	Geplante Fertigstellung	Kosten in Mio. €
Neubau 5. Schleuse Brunsbüttel	2014	2021	485
Verbreiterung Oststrecke bei Kiel	2015	2024	265
Sanierung der Kieler Schleusen	2016	2027	240
Ersatz der Levensauer Hochbrücke	2018	2020	50
Sanierung Brunsbütteler Schleusen	2021	2026	210
Vertiefung des gesamten Kanals	2021	2028	235

Die Bundesregierung kann Mittel aus dem EU-Programm für transeuropäische Netze beantragen, da der Nord-Ostsee-Kanal zum Kernnetz der wichtigsten europäischen Verkehrswege zählt. Die Förderhöhe beträgt zwischen 30% und 40% der Baukosten. Somit könnten für den insgesamt 1,5 Mrd. € teuren Kanalausbau bis zu 600 Mio. € aus Brüssel kommen. Voraussetzung für die Förderung ist allerdings, dass eine Maßnahme baureif und komplett im nationalen Haushalt abgesichert ist. Diese Voraussetzung erfüllt der Neubau der 5. Schleuse in Brunsbüttel sowie die Verbreiterung der Oststrecke bei Kiel.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Die erste Bestandsaufnahme über den notwendigen Sanierungs- und Investitionsbedarf der Infrastruktur in Schleswig-Holstein, für die das Land die alleinige oder überwiegende Verantwortung trägt, offenbart für den Zeitraum von 2015 – 2024 einen Mittelbedarf von rd. 4,85 Mrd. € für den bereits quantifizierbaren Bedarf. Hinzu kommt der Mittelbedarf für weitergehende energetische Sanierungen von Landesliegenschaften im Hinblick auf das Langfristziel eines klimaneutralen Gebäudebestands, für Schienen- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Anteil am Ausbau der Ladeinfrastruktur Elektromobilität.

Von dem bereits quantifizierten Mittelbedarf können nach derzeitigem Stand gemäß Haushaltsentwurf 2015 und konkretisierter mittelfristiger Finanzplanung sowie Finanzplan-Fortschreibung ca. 2,72 Mrd. € abgedeckt werden (inkl. 190 Mio. € an Sondervermögen und 520 Mio. € ÖPP-Mittel UKSH), so dass die Finanzierung von rd. 2,13 Mrd. € aussteht. Der Deckungsgrad der Finanzierung beträgt insgesamt 56%, wobei er je nach Bereich zwischen 31% und 100% schwankt.

2015 – 2024 In Mio. €	Mittelbedarf	In der Finanzplanung und -Fortschreibung berücksichtigt		Ungeklärte Finanzierung
		absolut	relativ	
Verkehrssysteme	1.556,0	483,5	31%	1.072,5 ¹
Wasserbau	285,0	277,5	97%	7,5
Bildungswesen	744,5 ²	438,0	59%	306,5 ²
Gesundheitswesen	1.736,0	1.112,0	64%	624,0
Sonstige Landes- liegenschaften	435,0 ²	341,0	78%	94,0 ²
Digitalfunk	43,0	43,0	100%	0,0
Kultur	55,3	27,8	50%	27,5
Summe	4.854,8	2.722,8	56%	2.132,0

¹ Die Finanzierungslücke erhöht sich um rd. 450 Mio. €, falls es ab 2020 keine Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm geben sollte
² Hier noch nicht enthalten ist der Bedarf für zusätzliche Investitionen in die energetische Sanierung und Modernisierung im Hinblick auf das Ziel eines klimaneutralen Liegenschaftsbestands des Landes

Ab 2018 sind in der Finanzplanung pauschal jährlich 100 Mio. € für Investitionen vorgesehen, die zur Finanzierung der beschriebenen Vorhaben herangezogen werden können. Die Deckungslücke verringert sich dann entsprechend.

Von dem Sanierungs- und Investitionsbedarf ist die Verkehrsinfrastruktur (insbesondere Straßen, aber auch Radwege und Schienen) im Land am stärksten betroffen. Die Landesregierung hat für Investitionen in die Bereiche Bildung und Gesundheit bereits hohe Summen in der Finanzplanung und der fortgeschriebenen Finanzplanung berücksichtigt. Dennoch besteht für die Sanierung von Krankenhäusern und Hochschulen zusätzlicher Finanzierungsbedarf.

Der Sanierungstau der Infrastruktur ist die Folge von unterlassener Bauunterhaltung in den letzten Jahrzehnten. In dieser Zeit wurde lieber neu gebaut als saniert. Dabei wäre es für das Land günstiger gewesen, wenn in der Vergangenheit regelmäßig die erforderlichen Mittel für Unterhaltung und Ersatzinvestitionen zur Verfügung gestellt worden wären, als jetzt die hohen Investitionsausgaben für den Abbau des Sanierungstaus finanzieren zu müssen. Daher ist es unerlässlich, künftig neben den erforderlichen Investitionsmitteln auch die notwendigen Bauunterhaltungsmittel zur Ver-

fügung zu stellen, um die Infrastruktur dauerhaft auf einem akzeptablen Niveau zu erhalten und um den nächsten Sanierungsstau zu vermeiden.

Der Bericht gibt einen Überblick über die Sanierungs- und Investitionsbedarfe der Infrastruktur. Er beschränkt sich auf die Darstellung des Status quo und fasst die Beiträge der Fachressorts für die unterschiedlichen Infrastrukturbereiche zusammen. Notwendig ist im nächsten Schritt die Definition des von der Landesregierung jeweils angestrebten Sollzustandes für die Infrastrukturbereiche. Nach erfolgter Priorisierung der einzelnen Maßnahmen im ersten Halbjahr 2015 soll mit der Planung der Projekte begonnen werden, und zwar so, dass die priorisierten Projekte ab 2018 dann die Baureife haben, wenn die Mittel zur Verfügung stehen. Im Rahmen eines geeigneten Controllingverfahrens wäre dann die Annäherung an den von der Landesregierung angestrebten Sollzustand durch Abbau des Sanierungsstaus sicherzustellen.

Es gibt Sanierungs- und Investitionsbedarfe, die noch nicht erfasst bzw. beziffert sind. In den nächsten Jahren werden neue Bedarfe festgestellt werden. Die Landesregierung wird daher dem Landtag regelmäßig über Umsetzung von Bau und Planung berichten und gleichzeitig den Infrastrukturbedarf einschließlich der notwendigen Aufwendungen für Bauunterhaltung ergänzen und fortschreiben.