

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/299

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Dr. Andreas Tietze, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

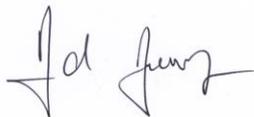
10. November 2017

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Nachgang zu TOP 3 a) der 5. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 8. November 2017 übersende ich Ihnen wunschgemäß folgende Unterlagen:

- Präsentation der KPMG zur Nutzwertanalyse,
- erläuternde Darstellung der KPMG zur Nutzwertanalyse und ihrer einzelnen Kriterien,
- Bewertungsmatrix, die den Mitgliedern des Ausschusses auch als Excel-Datei zur Verfügung gestellt wird,
- Präsentation zu den Kosten bei den Bundesstraßen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und des Finanzministeriums
- sowie den dazu zwischen beiden Ministerien abgestimmten Vermerk.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernd Buchholz

5 Anlagen

Nutzwertanalyse Bundesstraßen

5. Sitzung des Wirtschaftsausschusses

8. November 2017



Agenda



- **Ausgangslage und Rahmenbedingungen**
- **Zielsetzung und Methodik der Untersuchung**
- **Vorgehen**
- **Kriterien und Bewertung**
- **Gewichtung und Ergebnis**

Ausgangslage und Rahmenbedingungen



Neuordnung Bund-Länder-Finanzbeziehungen 2017

- Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhaltung von Bundesautobahnen (BAB) ab dem 01.01.2021 auf die Bundesebene verlagert. Von den Ländern kann bis 31.12.2018 gemäß Art. 143 e Abs. 2 GG beantragt werden, auch die Zuständigkeit für die Bundesstraßen an den Bund zu übergeben.

Rahmendaten Bundesstraßen (BS) in Schleswig-Holstein*

- Verwaltete Gesamtlänge der Bundesstraßen: **1.545 km**
- Investitionsvolumen 2016: **63,2 Mio. Euro** (Ø 51 Mio. Euro über die letzten 5 Jahre)
- Geschätzte Kosten für Planung und Bauüberwachung pro Jahr: **ca. 11 Mio. Euro** (ca. 18% des Investitionsvolumens)

Aktuelle Ausgestaltung der Auftragsverwaltung zwischen Bund und Ländern

- Der Bund trägt die Investitionskosten und erstattet die Kosten für den Betriebsdienst.
- Die Verwaltungskosten tragen die Länder (Kosten für Planung und Bauüberwachung sowie Verwaltung Betriebsdienst sowie alle weiteren Querschnittskosten).
- Der Bund **erstattet** den Ländern für die Planung und Bauüberwachung eine Zweckausgabenpauschale in Höhe von **3% des Investitionsvolumens (ca. 2 Mio. Euro)**.

*Quelle LBV.SH

Zielsetzung und Methodik



- Der Koalitionsvertrag enthält den Auftrag zur **Prüfung der Option**, die Bundesstraßen in die Bundesverwaltung zu übergeben.
- Um Klarheit über die Zukunft der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein zu erreichen, wurde KPMG beauftragt, eine **Nutzwertanalyse** als Grundlage für die Entscheidung über den Verbleib der Bundesstraßen im Land zu erstellen.
- Ziel der Nutzwertanalyse ist es, verschiedene **komplexe Lösungsalternativen in Abhängigkeit zu den Präferenzen der Entscheidungsträger** in eine Rangfolge zu bringen. Dabei werden die jeweiligen Einschätzungen transparent gemacht.

Vorgehen



1. Beschreibung der Handlungsoptionen

- Verbleib der Bundesstraßen (Auftragsverwaltung) beim Land Schleswig-Holstein (Status Quo)
- Abgabe der Bundesstraßen an den Bund (inkl. Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde)

2. Konzeption des Kriterienkatalogs

- Bildung von Kriteriengruppen
- Definition von Unterkriterien zu jeder Kriteriengruppe

3. Abstimmung und Ergänzung des Kataloges mit

- Fachabteilung MWVATT
- Leitung LBV.SH
- Berücksichtigung der Stellungnahme des Hauptpersonalrates MWVATT

4. Bewertung der beiden Handlungsoptionen / Diskussion mit Fachabteilung MWVATT und Leitung LBV.SH

5. Gewichtung der Kriteriengruppen durch die Leitung Fachabteilung MWVATT

Kriterien und Bewertung - Methodik



- **Kriteriengruppe**

Eine Kriteriengruppe beinhaltet mindestens zwei Kriterien. Die Kriteriengruppen werden gewichtet. Die Bewertung findet auf Ebene der Kriterien statt.

- **Kriterien**

Zu jedem Kriterium wurde eine These formuliert. Anschließend wurde für beide Optionen geprüft, ob die These zutrifft.

- **Bewertung**

Für die Bewertung der Thesen wurde folgende Punktwertverteilung gewählt:

3 Punkte = trifft voll zu; 2 Punkte = trifft eher zu; 1 Punkt = trifft eher nicht zu; 0 Punkte = trifft nicht zu.

- **Gewichtung**

Die Kriterien innerhalb einer Kriteriengruppe werden gleich gewichtet. Bei vier Kriterien würde jedes Kriterium mit 25% gewichtet. Dieser Wert würde mit dem Punktwert zu der These multipliziert. Es ergibt sich in Summe ein Punktwert (Erfüllungsgrad) über alle Kriterien je Kriteriengruppe. Dieser Punktwert kann wiederum zwischen 0 und 3 liegen.

Auf Ebene der Kriteriengruppe wird der ermittelte Punktwert wiederum mit der Gewichtung der Kriteriengruppe multipliziert. Es ergibt sich in Summe ein Nutzwert über alle Kriteriengruppen, der zwischen 0 und 3 liegt.

Kriteriengruppen



- **Personal**
Hier wird bewertet, inwiefern Schleswig-Holstein zukünftig in der Lage ist, qualifiziertes Personal zu rekrutieren sowie Expertise für Bau und Erhalt von Straßen zu erhalten.
- **Kosten**
Es werden Effekte bei Planung, Betrieb, Umstellung und Schnittstellen sowie Effekte in Querschnittsbereichen und bei der Infrastruktur bewertet.
- **Potenziale bei der Aufgabenwahrnehmung**
Hier werden Potenziale bzgl. der Qualität bei der künftigen Aufgabenwahrnehmung bei der Planung, dem (Aus-)Bau und dem Betrieb der Bundesstraßen bewertet.
- **Einfluss des Landes Schleswig-Holstein**
Hier werden die Gestaltungs-, Informations- und Kontrollmöglichkeiten des Landes sowie die Innovationsfähigkeit und regionale Prioritätensetzung bzgl. der Bundesstraßen bewertet.
- **Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein**
Es wird bewertet, welche Bedeutung die Bundesstraßen für den (Wirtschafts-)Standort Schleswig-Holstein haben und wie zukünftig bei Bau und Erhalt von Bundesstraßen die spezifischen Notwendigkeiten Schleswig-Holsteins bedarfsgerecht berücksichtigt werden können.

Bewertung - Personal



Kriteriengruppe Personal		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Know-how Straßenbau	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
b) Qualifizierte Fachkräfte	1 trifft eher nicht zu	3 trifft voll zu
Punktwert	2	1,5

Bewertung - Kosten



Kriteriengruppe Kosten		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Planungs- und Begleitaufwand	0 trifft nicht zu	3 trifft voll zu
b) Betriebskosten	1 trifft eher nicht zu	3 trifft voll zu
c) Schnittstellen- / Umstellungskosten	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
d) Kosten von Querschnittsfunktionen	0 trifft nicht zu	3 trifft voll zu
e) Infrastrukturkosten	0 trifft nicht zu	2 trifft eher zu
Punktwert	0,6	2,2

Bewertung - Potenziale



Kriteriengruppe Potenziale Aufgabenwahrnehmung		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Qualität der Aufgabenwahrnehmung bei Planung und Bau	1 trifft eher nicht zu	2 trifft eher zu
b) Qualität der Aufgabenwahrnehmung im Betrieb	0 trifft nicht zu	1 trifft eher nicht zu
Punktwert	0,5	1,5

Bewertung - Einfluss



Kriteriengruppe Einfluss des Landes Schleswig-Holstein		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Einfluss auf Gestaltung und Priorisierung von Bauvorhaben	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
b) Transparenz / Informationshoheit / Monitoring / Steuerung	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
c) Finanzierungs-, Organisations-, und Vertragsmodelle für Bauvorhaben	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
d) Innovations- und Reaktionsfähigkeit	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
e) Berücksichtigung regionaler Besonderheiten	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
Punktwert	2,6	0

Bewertung - Bedeutung



Kriteriengruppe Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an den Bund
a) Verkehrsentwicklung / Zustand Bundesstraßen / Ausbau Straßennetz	2 trifft eher zu	1 trifft eher nicht zu
b) Wirtschaftsstandort / Arbeitsplatzsicherung / Regionalwirtschaft	2 trifft eher zu	1 trifft eher nicht zu
Punktwert Standort	2	1

Gewichtung und Ergebnis



Kriteriengruppe	Gewichtung in %	Option 1: Verbleib der Bundesstraßen in SH	Option 2: Abgabe der Bundesstraßen an den Bund
1) Personal	20	0,40 (2,0)*	0,30 (1,5)
2) Kosten	25	0,15 (0,6)	0,55 (2,2)
3) Potenziale	25	0,13 (0,5)	0,38 (1,5)
4) Einfluss des Landes SH	20	0,52 (2,6)	0,00 (0,0)
5) Bedeutung für den Standort SH	10	0,20 (2,0)	0,10 (1,0)
Gesamtbewertung	100	1,40	1,33

Der höchste Nutzwert, den eine Option erreichen kann, liegt bei dem Wert 3.

Beide untersuchten Optionen liegen demnach mit einem **Abstand von 0,07 Punkten** sehr eng beieinander. Werden die Kriteriengruppen „Kosten“ und „Potenziale“ niedriger gewichtet, so vergrößert sich der Abstand zwischen den beiden Optionen.

Es lassen sich daher aus dem Ergebnis der Nutzwertanalyse **keine Vorteile für eine Auslagerung der Bundesstraßen ableiten.**

* In Klammern stehen die ungewichteten Ergebnisse.

Szenarien (1/2)



Es folgen vier Szenarien mit unterschiedlichen Gewichtungen, je nachdem, auf welche Kriteriengruppe der Fokus gelegt wird.

Fokus auf Kosten			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	15	2,0	1,5
2) Kosten	40	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	15	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,31	1,48

Fokus auf Personal			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	40	2,0	1,5
2) Kosten	15	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	15	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,66	1,31

Szenarien (2/2)



Fokus auf Einfluss			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	15	2,0	1,5
2) Kosten	15	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	40	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,81	0,93

Gleichgewichtung der Kriteriengruppen			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	20	2,0	1,5
2) Kosten	20	0,6	2,2
3) Potenziale	20	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	20	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	20	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,54	1,24

Kriterienkatalog zur Entscheidung über die Auftragsverwaltung der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein

I) Ausgangslage und Untersuchungsgegenstand

Seit der Gründung der Bundesrepublik werden die Bundesfernstraßen (BFS) im Auftrag des Bundes durch die Länder verwaltet (Auftragsverwaltung). Die Länder werden vom Bund mit Finanzmitteln für den Bau und Unterhalt der Fernstraßen ausgestattet, während die Verwaltungskosten durch die Bundesländer jeweils selbst zu tragen sind. Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhaltung von Bundesautobahnen (BAB) spätestens ab dem 01.01.2021 auf die Bundesebene zu verlagern. Von den Ländern kann bis 31.12.2018 gemäß Art. 143 e Abs. 2 GG beantragt werden, auch die Zuständigkeit für die Bundesstraßen an den Bund zu übergeben.

Der Koalitionsvertrag der Regierungskoalition für die 19. Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtages (2017-2022) enthält den Auftrag zur Prüfung der Option, die Bundesstraßen nach Art. 143 e Abs. 2 GG zum 01.01.2021 oder vorzeitig zum 01.01.2020 in die Bundesverwaltung zu übergeben.

Um Klarheit über die Zukunft der Bundesstraßen (BS) in Schleswig-Holstein (SH) zu erreichen, wurde KPMG von Herrn Minister Dr. Buchholz gebeten, das vorliegende kriteriengeleitete Bewertungsschema als Grundlage für die Entscheidung über den Verbleib der Bundesstraßen im Land zu erstellen. Die vom LBV.SH und der Fachabteilung des MWVATT zugelieferten Argumente und Hintergrundinformationen sind in dieser Aufstellung ebenfalls berücksichtigt. Ebenfalls wurde die Bewertung der Kriterien mit LBV.SH und Fachabteilung diskutiert.

Die nachfolgende Übersicht zeigt das Finanzvolumen und die Organisationsstruktur der aktuell durch den LBV.SH wahrgenommenen Bundesstraßenverwaltung (Angaben für das Jahr 2016).¹

Bundesstraßen	
Verwaltete Gesamtlänge	1.545 km
Bauinvestitionen	63,20 in Mio. Euro
Betriebsdienstleistungen	18,01 in Mio. Euro
Anzahl der Beschäftigten in der Planung von Straßenbaumaßnahmen ²	102
Anzahl der Beschäftigten im Betriebsdienst ³	151
Anzahl der Standorte für Planung, Bau und Erhalt von Bundesstraßen	5
Anzahl der Meistereien für den Betrieb von Bundesstraßen	24
Anzahl betreuter Bundesstraßenkilometer einer Meisterei im Durchschnitt (ohne Autobahnmeisterei und Fernmeldemeisterei)	59,9

Derzeit machen die Bundesstraßen und die Bundesautobahnen gemeinsam als Bundesfernstraßen ca. 2/3 des Investitionsvolumens des LBV.SH und ca. 40% des Personals aus.⁴ Diese unterschiedlichen Anteile lassen sich insbesondere durch den hohen Investitionsbedarf für Neubau- und Sanierungsmaßnahmen der Bundesfernstraßen sowie den vergleichsweise hohen Personalbedarf im Straßenbetrieb auf Landes- und Kreisstraßen erklären.

¹ Quelle: LBV.SH.

² Quelle: MWVATT (10.08.2017): Kleine Anfrage der SPD Fraktion im schleswig-holsteinischen Landtag, Drucksache 19/119.

³ Die Berechnung ist auf Grundlage von Einheitskilometern erfolgt. Bundesstraßen kommt der Wert 1, Landesstraßen der Wert 0,8 und Kreisstraßen der Wert 0,4 zu. Damit wird unterschiedlichen Standards der Straßennetze Rechnung getragen (LBV.SH, 2017).

⁴ Quelle: LBV.SH.

II) Nutzwertanalyse

Für das Land Schleswig-Holstein ergeben sich grundsätzlich zwei Handlungsoptionen, die im Rahmen einer Nutzwertanalyse⁵ bewertet werden, um sie auf Basis eines transparenten Bewertungsmodells diskutieren zu können. Dabei wird jeweils für jede Option die Effektivität zur Erfüllung definierter Kriterien beurteilt und ein Nutzwert mit Hilfe eines Punktwertverfahrens ermittelt.

- *Option 1 - Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein:* In dieser Variante verbleiben die Bundesstraßen in der Auftragsverwaltung des Landes Schleswig-Holstein und es werden ausschließlich die Bundesautobahnen aus der Auftragsverwaltung an die Bundesverwaltung übertragen. Die zur Realisierung von bedeutenden Straßenbauvorhaben in der Regel notwendige Anhörung und Planfeststellung (AuP) wird für die Bundesautobahnen an das Fernstraßen-Bundesamt abgegeben.
- *Option 2 - Abgabe der Bundesstraßen an die Infrastrukturgesellschaft:* In dieser Variante wird der Art. 143 e Abs. 2 GG genutzt und Schleswig-Holstein beantragt die Abgabe der sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs zum 01. Januar 2021 an die Bundesverwaltung. In diesem Szenario ist Schleswig-Holstein nur noch für Landes-, Kreisstraßen sowie Radwege zuständig. Auch die zur Realisierung von bedeutenden Straßenbauvorhaben in der Regel notwendige Anhörung und Planfeststellung muss für die Bundesfernstraßen an das Fernstraßen-Bundesamt abgegeben.

Im Folgenden wird für diese zwei Handlungsoptionen ein Bewertungsschema beschrieben.

III) Bewertungsschema

Die Bewertung erfolgt grundsätzlich Top-Down, d.h. es werden zunächst fünf Oberkriterien gebildet, die anhand ihrer Wichtigkeit zueinander mit einem entsprechenden Gewichtungsfaktor versehen werden. Die Gesamtsumme der Gewichtungen beträgt hierbei insgesamt 100%.

- *Personal:* Hier wird bewertet, inwiefern Schleswig-Holstein zukünftig in der Lage ist, qualifiziertes Personal zu rekrutieren sowie Expertise für Bau und Erhalt von Straßen zu erhalten.
- *Kosten:* Es werden Effekte bei Planung, Betrieb, Umstellung und Infrastruktur bewertet.
- *Potenziale:* Hier werden Potenziale bzgl. der Qualität bei der künftigen Aufgabenwahrnehmung bewertet.
- *Einfluss des Landes Schleswig-Holstein:* Hier werden die Gestaltungs-, Informations- und Kontrollmöglichkeiten des Landes bzgl. der Bundesstraßen bewertet.
- *Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein:* Es wird bewertet, wie schleswig-holsteinische Interessen zukünftig bei Bau und Erhalt von Bundesstraßen berücksichtigt werden.

Zu diesen Oberkriterien werden jeweils Unterkriterien und Thesen gebildet, für die der Erfüllungsgrad je Handlungsoption bewertet wird. Folgende Punktwertverteilung wird dabei für die Bewertung der Thesen verwendet:

⁵ Die Nutzwertanalyse dient der systematischen Entscheidungsvorbereitung und zur Auswahl von komplexen Handlungsalternativen. Sie liefert für jede untersuchte Entscheidungsalternative einen Nutzenwert, der sich aus der Anwendung eines transparenten Bewertungsmodells ergibt.

3 = trifft voll zu; 2 = trifft eher zu; 1 = trifft eher nicht zu; 0 = trifft nicht zu.

Da die Oberkriterien eine jeweils unterschiedliche Anzahl an Unterkriterien aufweisen, wird ein Mittelwert innerhalb der Kriteriengruppe gebildet. Im Ergebnis kann ein Oberkriterium maximal der Punktwert „3“ erreichen (Normierung). Die Anzahl der Unterkriterien wirkt sich damit nicht verzerrend auf das Gesamtergebnis aus.

Abschließend werden die gewichteten Punktwerte jeder Option zu einem Nutzwert aufsummiert. Je höher der Nutzwert einer Handlungsoption ist, desto vorteilhafter wird diese eingeschätzt.

Mit dem Ergebnis lässt sich feststellen, welche der zwei Handlungsoptionen, unter der Prämisse der verwendeten und bewerteten Kriterien, vorteilhafter für das Land Schleswig-Holstein ist.

IV) Bewertungsmatrizen

1) Bewertungsmatrix „Personal“

Im Folgenden werden die Kriterien zum Oberkriterium „Personal“ erläutert und dazu jeweils Thesen aufgestellt. Darauf folgt dann die Bewertung der Handlungsoptionen.

a) These „*Know-how Straßenbau*“: Im Land Schleswig-Holstein kann das straßenbauliche Know-how erhalten werden und es ist keine Abwanderung qualifizierter Bauingenieure zu befürchten.

- *Option 1 – Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft voll zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein ließe sich straßenbauliches Wissen auch bei Abgabe der Autobahnen im Land erhalten. Trotz der möglichen Abwanderung qualifizierter Bauingenieure zur Infrastrukturgesellschaft auf Bundesebene oder zur Privatwirtschaft, die ihre Zukunft im Autobahnbau sehen, bliebe Know-how in Schleswig-Holstein für die verbleibenden Straßenkategorien erhalten.

- *Option 2 – Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen und Beendigung der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen wäre der Erhalt des straßenbaulichen Know-hows im Land gefährdet, da aufgrund prestigeträchtiger Fernstraßenprojekte eine Abwanderung qualifizierter Bauingenieure wahrscheinlich wäre und damit die Fachkompetenzen aus Schleswig-Holstein an den Bund übergängen. Für Schleswig-Holstein ist derzeit nicht absehbar, welche Ressourcen und welches Wissen im Land verbleiben würden.

b) *These „Qualifizierte Fachkräfte“*: Im Land Schleswig-Holstein kann auch in Zukunft das notwendige qualifizierte Personal für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen bereitgestellt werden.

- *Option 1 – Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein müsste das Land den notwendigen Bedarf an qualifiziertem Personal für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen sicherstellen und sich am Arbeitsmarkt im Wettbewerb um qualifizierte Ressourcen durchsetzen. Dabei wäre Schleswig-Holstein den Einflüssen des demographischen Wandels ausgesetzt, was eine signifikante Erhöhung des Fachkräftemangels in den nächsten 10 Jahren u.a. durch den zahlreichen Übergang qualifizierter Mitarbeiter in den Ruhestand absehbar macht. Zu berücksichtigen ist, dass es für Schleswig-Holstein bereits heute schwierig ist, insbesondere Ingenieure am Arbeitsmarkt zu finden.

- *Option 2 – Abgabe BS (These trifft voll zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen an die Infrastrukturgesellschaft würde Schleswig-Holstein die Bereitstellung entsprechender Personalkapazitäten für Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vollständig an den Bund übertragen. Den damit einhergehenden Herausforderungen des demographischen Wandels und des Fachkräftemangels müsste sich damit die Infrastrukturgesellschaft stellen.⁶

Personal		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Know-how Straßenbau	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
b) Qualifizierte Fachkräfte	1 trifft eher nicht zu	3 trifft voll zu
Punktwert Personal (gewichtet):	2	1,5

⁶ Die Argumentation erfolgt hier aus Perspektive des Landes Schleswig-Holstein. Die gesamtwirtschaftlichen Effekte, wie z.B. die Herausforderung des Fachkräftemangels für die Infrastrukturgesellschaft auf Bundesebene werden daher nicht explizit betrachtet.

2) Bewertungsmatrix „Kosten“

Im Folgenden werden die Kriterien zum Oberkriterium „Kosten“ erläutert. Darauf folgt dann die Bewertung der Handlungsoptionen.

a) *These „Planungs- und Begleitaufwand“*: Für das Land Schleswig-Holstein werden die Kosten für Planung und Begleitaufwand der Bauvorhaben an Bundesstraßen minimiert.

- *Option 1 – Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein trägt das Land weiterhin den Begleitaufwand sowie insb. die Planungskosten für Baumaßnahmen des Bundes im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen. Dafür erhält Schleswig-Holstein eine pauschale Erstattung in Höhe von 3% der Baukosten.⁷ Die tatsächliche Höhe der begleitenden Kosten wird aber vom LBV.SH auf ca. 18% der Baukosten geschätzt. Diese nicht durch die Bundeserstattung abgedeckten Kosten wären weiterhin vom Land zu tragen.

- *Option 2 – Abgabe BS (These trifft voll zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würde die Auftragsverwaltung für sämtliche Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein beendet. Damit entfielen auch die Übernahme des Begleit- und Planungsaufwands für Baumaßnahmen des Bundes. Die Kosten für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen wären vollständig vom Bund zu tragen.

b) *These „Betriebskosten“*: Für das Land Schleswig-Holstein werden die Kosten für die Verwaltung des Betriebsdienstes an Bundesstraßen minimiert.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen würde das Land Schleswig-Holstein für den Straßenbetrieb weiterhin die Verwaltungskosten selbst zahlen. Die operativen Betriebskosten würde der Bund vollständig im Rahmen der Auftragsverwaltung erstatten.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft voll zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würden beim Land die Verwaltungskosten für den Straßenbetrieb der Bundesstraßen weitgehend entfallen, da die Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen enden würde.

⁷ „Darüber hinaus übernimmt der Bund weitere einzelne Bestandteile der Verwaltungsausgaben, indem diese den vom Bund zu tragenden Baukosten zugerechnet werden. Dieser Anteil entspricht in der Regel etwa weiteren 0,5-1,5% der gesamten Baukosten einer Maßnahme. Insgesamt beläuft sich damit der vom Bund finanzierte Anteil der Verwaltungskosten auf ca. 4,0-4,5% der Baukosten einer Maßnahme.“; siehe Beckers, Hermes, Weiß (2017), Die zukünftige Verwaltung der Bundesstraßen nach der Abschaffung der Auftragsverwaltung bei den Bundesautobahnen, S. 6.

c) *These „Schnittstellen- und Umstellungskosten“*: Für das Land Schleswig-Holstein werden die Kosten für den Betrieb von Schnittstellen zum Bund sowie die Kosten für Umstellungsaktivitäten bzgl. der Bundesstraßen minimiert.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein würde sich an der Auftragsverwaltung dieser Straßenkategorie zunächst nichts ändern. Umstellungskosten für Ausgliederung und Abgabe an die Infrastrukturgesellschaft fielen nicht an. Die bisherigen Schnittstellenkosten würden sich kaum verändern, da eine Zusammenarbeit bzgl. der Bundesstraßen mit der Infrastrukturgesellschaft lediglich zur Koordination mit Autobahnmaßnahmen (z.B. Baustellenmanagement) notwendig wäre.⁸

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen kämen auf Schleswig-Holstein Umstellungskosten zu, die sich im Ausgliederungs- und Veränderungsprozess ergeben. Diese würden beispielsweise für Umschulungsmaßnahmen sowie die Suche nach Alternativverwendungen für hochqualifiziertes Personal und auch für den eventuellen Rückbau von Betriebsinfrastruktur sowie die Kündigung von Mietverträgen anfallen. Darüber hinaus käme es zur Erhöhung der Schnittstellenkosten, da sowohl mit der Infrastrukturgesellschaft als auch dem Fernstraßenbundesamt zusammenzuarbeiten wäre und die Schnittstelle von Kreis- und Landesstraßen in Landesverwaltung zu Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung vor allem im Straßenbetrieb zu koordinieren wäre (z.B. Baustellenmanagement). Gegebenenfalls müsste eine neue Organisationseinheit im Land geschaffen werden, um die Koordination der Aufgaben mit der Infrastrukturgesellschaft zu übernehmen.

d) *These „Querschnittskosten“*: Für das Land Schleswig-Holstein werden die Kosten für Querschnittsfunktionen der Bundesfernstraßenverwaltung minimiert.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein würden auch die etablierten Strukturen für die Auftragsverwaltung dieser Straßenkategorie im Land erhalten bleiben. Dies würde auch für begleitende Verwaltungsfunktionen gelten (z.B. Recht, IT oder die Fachaufsicht des MWVATT). Aus diesem Grund wären auch die entsprechenden Querschnittskosten weiterhin vom Land in gleicher Höhe zu tragen.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft voll zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würden die Gemeinkosten der Verwaltung für das Land Schleswig-Holstein im Verhältnis zu den Beschäftigten, die an den Bund übergehen, reduziert. Dies betreffe alle unterstützenden Bereiche der Straßenbauverwaltung sowie die Fachaufsicht im MWVATT.

⁸ Die ohnehin anfallenden Umstellungs- und Schnittstellenkosten für die Ausgliederung der Bundesautobahnen und deren Übertragung an die Infrastrukturgesellschaft werden bisher hier nicht einbezogen, da der Betrachtungsfokus auf den Bundesstraßen liegt.

e) *These „Infrastrukturkosten“*: Für das Land Schleswig-Holstein werden die Kosten der Infrastruktur für den Betrieb der Bundesstraßen minimiert.

- *Option 1 – Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein würde die derzeitige Auftragsverwaltung dieser Straßenkategorie weitergeführt und die etablierte Infrastruktur für den Straßenbetrieb (z.B. Gebäude, Maschinen, etc.) weiter im Land Schleswig-Holstein benötigt.⁹

- *Option 2 - Abgabe BS an Bund (These trifft eher zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen ließe sich sowohl die in Schleswig-Holstein vorzuhaltende Infrastruktur für den Straßenbetrieb als auch die damit einhergehenden Kosten für das Land reduzieren.

Kosten		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Planungs- und Begleitaufwand	0 trifft nicht zu	3 trifft voll zu
b) Betriebskosten	1 trifft eher nicht zu	3 trifft voll zu
c) Schnittstellen- / Umstellungskosten	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
d) Kosten von Querschnittsfunktionen	0 trifft nicht zu	3 trifft voll zu
e) Infrastrukturkosten	0 trifft nicht zu	2 trifft eher zu
Punktwert Kosten (gewichtet):	0,6	2,2

3) Bewertungsmatrix „Potenziale bei der Aufgabenwahrnehmung“

Im Folgenden werden die Kriterien zum Oberkriterium „Potenziale“ erläutert und dazu Thesen aufgestellt. Darauf folgt dann die Bewertung der Handlungsoptionen.

a) *These „Qualität der Aufgabenwahrnehmung bei Planung und Bau“*: Die Qualität bei Planung und Bau von Bundesstraßen in Schleswig-Holstein wird sich erhöhen.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein würden Planung und Bau von Bundesstraßen weiterhin durch die etablierten Strukturen sichergestellt und entsprechende Vorhaben durch die Straßenbauverwaltung im Land umgesetzt. Obwohl bereits eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet wurde, um insbesondere die Planung effizienter

⁹ Mit Abgabe der BAB müsste die Infrastrukturgesellschaft eine separate Infrastruktur für deren Betrieb aufbauen, was gesamtwirtschaftlich betrachtet zu höheren Infrastrukturkosten führen würde. In dieser Betrachtung werden die gesamtwirtschaftliche Sicht und die Effekte der Abgabe der BAB ausgeklammert und der Fokus auf die Perspektive Schleswig-Holsteins und die Effekte der Bundesstraßen gelegt.

zu gestalten (z.B. Gründung eines Amtes für Planfeststellung), ist eine Veränderung der Qualität der Aufgabewahrnehmung eher nicht zu erwarten.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft eher zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen könnten bei Planung und Bau von Bundesstraßenvorhaben ggf. Skalenerträge realisiert werden, weil sich länderübergreifende Standards der Infrastrukturgesellschaft positiv in Schleswig-Holstein auswirken.

b) *These: „Qualität der Aufgabewahrnehmung im Betrieb“:* Die Qualität beim Betrieb der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein wird sich erhöhen.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft nicht zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein würde an der etablierten Auftragsverwaltung der Bundesstraßen festgehalten. Auch im Betrieb der Bundesstraßen würde auf die bereits verwendete Organisations- und Infrastruktur zurückgegriffen. Eine Veränderung der Qualität der Aufgabewahrnehmung ist daher nicht zu erwarten.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft eher nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen ließen sich ggf. über bereits im Straßenbetrieb des LBV.SH verwendete Standards nach Leistungskatalog des Bundes hinaus weitere Skaleneffekte durch länderübergreifende Standardisierung von Betriebsprozessen erreichen. Da die Betriebseffizienz zudem von der Auslastung der eingesetzten Ressourcen und der Lagegunst der Meistereien abhängt, lässt die Auslagerung der Bundesstraßen aus dem Betriebsnetz auf Effizienzverluste schließen, die beispielsweise durch vermehrte Leerfahrten im landeseigenen Betrieb von Landes- und Kreisstraßen entstünden.¹⁰

Potenzielle Aufgabewahrnehmung		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Qualität der Aufgabewahrnehmung bei Planung und Bau	1 trifft eher nicht zu	2 trifft eher zu
b) Qualität der Aufgabewahrnehmung im Betrieb	0 trifft nicht zu	1 trifft eher nicht zu
Punktwert Potenziale (gewichtet):	0,5	1,5

¹⁰ Eine weitere Folge der Aufspaltung des Straßenbetriebes zwischen Landes- und Bundesebene wäre der Aufbau von Doppelstrukturen, die gesamtwirtschaftlich betrachtet Ineffizienzen mit sich bringen.

4) Bewertungsmatrix „Einfluss des Landes Schleswig-Holstein“

Die verkehrspolitischen Interessen des Landes Schleswig-Holsteins werden zunächst über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) geltend gemacht. Das Land hat hier insbesondere die Möglichkeit, Projektanmeldungen einzubringen. Der aktuelle BVWP ist für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bis zum Jahr 2030 sowohl für die Erhaltung als auch für Aus- und Neubau beschlossen worden. Ziel des BVWP ist es, die Prioritäten für Investitionen in die Bundesverkehrswege festzulegen und dabei den größtmöglichen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Umwelt zu generieren. Für die Aufstellung des BVWP 2015 wurde dabei die Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung in den Vordergrund gestellt.¹¹

Unter der Annahme, dass die Aufstellung des BVWP auch künftig nach diesem Vorgehen sowie der heutigen Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird¹², stellt sich für beide betrachteten Optionen auf dieser strategischen Ebene kein Unterschied dar. Die Einflussnahme Schleswig-Holsteins auf zukünftige Projektvorhaben im Bereich der Bundesstraßen wäre dann für beide betrachteten Optionen weiterhin gleichermaßen gegeben.

Unterschiede ergeben sich erst bei der operativen Ausgestaltung des Planungsprogramms, nachdem auf der Ebene des Bundes die Ausbaugesetze mit der zugehörigen Bedarfsplanung verabschiedet wurden.

Die im Folgenden beschriebenen Kriterien zum Oberkriterium „Einfluss der Landes Schleswig-Holstein“ zielen daher auf die Möglichkeiten Schleswig-Holsteins ab, Einfluss auf den operativen Bau und Ausbau von Bundesstraßen nehmen zu können.

a) *These „Einfluss auf Gestaltung und Priorisierung von Bauvorhaben“:* Das Land Schleswig-Holstein kann seine Gestaltungsspielräume und Einflussmöglichkeiten auf die Prioritätensetzung bei Bundesstraßenprojekten erhalten.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen hätte Schleswig-Holstein in der fortgeführten Auftragsverwaltung weiterhin die Möglichkeit, Streckenabschnitte bei Bau und Erhalt der Bundesstraßen zu priorisieren und Schwerpunkte bei der Umsetzung des BVWP zu setzen.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen wäre der Spielraum von Schleswig-Holstein zur Projektgestaltung bei Bau- und Erhaltungsmaßnahmen auf die verkehrsträgerübergreifende Priorisierung im Rahmen des BVWP beschränkt, während die operativen Entscheidungen der Maßnahmenumsetzung bei der Infrastrukturgesellschaft auf Bundesebene lägen. Der Einfluss des Landes wäre erheblich reduziert und eine Abstimmung mit der Infrastrukturgesellschaft nötig.

b) *These „Transparenz / Informationshoheit / Monitoring / Steuerung“:* Das Land Schleswig-Holstein verfügt über Informationen zum gesamten Lebenszyklus der Bundesstraßen im

¹¹ Siehe: Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung und BVWP-Entwurf, BMVI.

¹² Die zukünftige Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung nach Errichtung von Infrastrukturgesellschaft und Fernstraßen-Bundesamtes ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt

Land, kann dazu jederzeit transparent informieren und diesen überwachen sowie aktiv steuern.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft voll zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen hätte Schleswig-Holstein in der fortgeführten Auftragsverwaltung weiterhin Zugriff auf sämtliche Informationen zu den Bundesstraßen im Land (z.B. Zustand, Baufortschritt etc.) und könnte zu deren Lebenszyklus jederzeit transparent informieren (z.B. gegenüber Bürgern) und diesen vollumfänglich überwachen. Zudem hätte Schleswig-Holstein direkte Steuerungsmöglichkeiten über Fach- und Rechtsaufsicht auf Bau- und Erhaltungsprojekte mit Bundesstraßenbezug.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würde Schleswig-Holstein seine Überwachungs- und Steuerungsmöglichkeiten für die Bundesstraßen im Land verlieren. Informationen zum gesamten Lebenszyklus der Bundesstraßen müssten dann beim Bund eingefordert werden. Die Informationshoheit läge nicht mehr beim Land Schleswig-Holstein und es ließe sich nicht mehr ohne weiteres Transparenz zu Bundesstraßenprojekten herstellen. Dadurch würde sich auch die Einflussnahme auf die alle fünf Jahre beim BMVI stattfindende Überprüfung der Bedarfsplanung¹³ reduzieren, da wichtige Informationen für die Überprüfung nicht mehr im „Hoheitsbereich“ des Landes liegen würden.

c) *These „Finanzierungs-, Organisations- und Vertragsmodelle für Bauvorhaben“: Das Land Schleswig-Holstein kann über den Einsatz von Finanzierungs-, Organisations- und Vertragsmodellen (z.B. ÖPP) für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen selbst bestimmen.*

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen würde der Einfluss von Schleswig-Holstein auf die Anwendung alternativer Organisationsmodelle für Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen im Land nicht geschmälert, sondern bliebe im aktuellen Stand erhalten. Nach wie vor wäre der Bund als Auftraggeber Schleswig-Holsteins im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen maßgeblich an der Entscheidung über den Einsatz alternativer Organisationsmodelle zur Realisierung von Bundesstraßenmaßnahmen beteiligt.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würde Schleswig-Holstein auch den Einfluss über den Einsatz alternativer Organisationsmodelle für Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraßen im Land abgeben. Die Entscheidung darüber würde dann auf Bundesebene getroffen. Es könnte durch den Einsatz von z.B. ÖPP-Modellen auf Bundesstraßen dazu kommen, dass die regionale Wirtschaft in Schleswig-Holstein und insb. der Mittelstand von entsprechenden Bundesstraßenprojekten ausgeschlossen wird, da diese regelmäßig eine (Vor-)Finanzierung durch die Privatwirtschaft vorsehen und damit vielen kleinen und mittleren Unternehmen eine Angebotsabgabe unmöglich machen.

¹³ Alle fünf Jahre prüft das BMVI, ob die Bedarfsplanung den aktuellen Wirtschaft- und Verkehrsentwicklungen anzupassen ist.

d) *These „Innovations-/Reaktionsfähigkeit auf technologische Trends“:* Das Land Schleswig-Holstein kann technologische Trends aktiv umsetzen und Leuchtturmprojekte anstoßen.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft voll zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein könnte das Land wie bisher flexibel auf technologische Trends im Straßenwesen reagieren und Leuchtturmprojekte, z.B. für Elektromobilität oder autonomen Verkehr, eigeninitiativ anstoßen.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen würde Schleswig-Holstein die Flexibilität verlieren, auf Trends im Straßenwesen eigeninitiativ zu reagieren und entsprechende Projekte mit Bezug zu Bundesstraßen anzustoßen. Laufende Projekte könnten sich verzögern, da Kompetenzen und Zuständigkeiten an den Bund übergehen.

e) *These „Berücksichtigung regionaler Prioritäten“:* Das Land Schleswig-Holstein kann regionale Prioritäten im Straßenbau berücksichtigen und den ganzheitlichen Blick auf die Mobilität und die Verzahnung von Landesprojekten wahren.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft voll zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen in Schleswig-Holstein könnte das Land weiterhin regionale Besonderheiten bei Planung, Bau und Betrieb der Straßen berücksichtigen. Zudem ließe sich die Verzahnung mit anderen Landesprojekten sicherstellen, wie z.B. mögliche Initiativen aus dem Gutachten „Mobilität der Zukunft in SH“ (Ramboll 2016).

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen ließen sich die regionalen Besonderheiten nicht mehr vom Land Schleswig-Holstein direkt in Bundesstraßenprojekte einbringen und würden daher weniger Berücksichtigung finden. Dies könnte sich sowohl auf Planung und Bau als auch auf den Betrieb der Bundesstraßen auswirken (z.B. wäre der fachliche Gestaltungseinfluss auf Ausschreibungen verringert, da diese nicht mehr vom Land durchgeführt werden). Außerdem wäre der ganzheitliche Blick auf die Mobilität sowie die Verzahnung mit anderen Landesprojekten zur Berücksichtigung verkehrsrelevanter Landesspezifika durch die Zuständigkeitsverteilung im Straßenwesen erschwert.

Einfluss des Landes SH		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS an Bund
a) Einfluss auf Gestaltung und Priorisierung von Bauvorhaben	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
b) Transparenz / Informationshoheit / Monitoring / Steuerung	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
c) Finanzierungs-, Organisations-, und Vertragsmodelle für Bauvorhaben	2 trifft eher zu	0 trifft nicht zu
d) Innovations- und Reaktionsfähigkeit	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
e) Berücksichtigung regionaler Besonderheiten	3 trifft voll zu	0 trifft nicht zu
Punktwert Einfluss (gewichtet):	2,6	0

5) Bewertungsmatrix „Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein“

Im Folgenden werden die Kriterien zum Oberkriterium „Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein“ erläutert und dazu Thesen aufgestellt. Darauf folgt dann die Bewertung der Handlungsoptionen. Die Kriterien zielen auf die Bedeutung der Bundesstraßen für den (Wirtschafts-) Standort Schleswig-Holstein sowie die Berücksichtigung der regionalen Verkehrsentwicklung, des Straßenzustandes und des bedarfsgerechten Straßenausbaus bei der Umsetzung von Bundesstraßenmaßnahmen in Schleswig-Holstein ab.

- a) *These „Verkehrsentwicklung / Zustand Bundesstraßen / Ausbau Straßennetz“:* Im Land Schleswig-Holstein werden die Bundesstraßen zur Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens in Verknüpfung mit anderen Straßenkategorien und Verkehrsträgern bedarfsgerecht ausgebaut bzw. instandgehalten.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher zu)*

Mit Verbleib der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen in Schleswig-Holstein könnte das Land die Bau- und Erhaltungsmaßnahmen an den Bundesstraßen bei gewährleisteter Finanzierung durch den Bund eigenständig vorantreiben. Eine Verzahnung mit Landes- und Kreisstraßen wäre landesintern möglich, während die Schnittstelle zu Bundesautobahnen künftig mit der Infrastrukturgesellschaft abzustimmen wäre. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, müsste Schleswig-Holstein eine adäquate Ressourcenausstattung für die Straßenbauverwaltung auch nach Abgabe der Bundesautobahnen sicherstellen. Eine Priorisierung von Vorhaben könnte landesintern erfolgen, um der Verkehrsentwicklung gerecht zu werden.

Nach Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist im Personenverkehr in Deutschland mit einem Zuwachs von insgesamt 12,2 % bis 2030 (im Vergleich zu 2010) zu rechnen. Der Güterverkehr wird im selben Zeitraum mit 38 % noch stärker wachsen. Das BMVI sieht daher nach wie vor einen großen Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben. Laut BVWP wird der Großteil der Investitionssummen in den nächsten Jahren auf großräumig bedeutsame Projekte verwandt. Die Straße bleibt damit auch in Schleswig-Holstein eine bedeutende Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung. Den Bundesstraßen kommt dabei insbesondere wegen der überörtlichen Sicherung des Ost-West Verkehrs und der Anbindung touristischer Regionen eine wichtige Stellung in Schleswig-Holstein zu.¹⁴

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft eher nicht zu)*

Mit Abgabe der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen würde Schleswig-Holstein die Zuständigkeit für Bau und Erhalt der Bundesstraßen an die Infrastrukturgesellschaft abgeben. Diese müsste bei der Vorhabenplanung für das Land Schleswig-Holstein die regional prognostizierte Verkehrsentwicklung sowie die Schnittstelle zu Landes- und Kreisstraßen berücksichtigen. Wie gut dies gelingt, hängt u.a. von der Priorisierung der Bundesstraßen bei der Infrastrukturgesellschaft ab. Sollte Schleswig-Holstein als einziges Flächenland die Bundesstraßen in die Bundesverwaltung abgeben, wäre es möglich, dass den Bundesstraßen nicht die gleiche Aufmerksamkeit wie in der aktuellen Auftragsverwaltung zukommt. Andererseits könnte Schleswig-Holstein bei Übernahme der Bundesstraßen mehrerer Länder durch die Infrastrukturgesellschaft von einer län-

¹⁴ BMVI, Bundesverkehrswegeplan 2030, 2016.

derübergreifenden Angleichung der Straßenqualität profitieren, falls die Straßennetze auf ein einheitliches Qualitätsniveau gehoben werden.

b) These „Wirtschaftsstandort / Arbeitsplatzsicherung / Regionalwirtschaft“: Im Land Schleswig-Holstein werden weiterhin bei Planung und Bau von Bundesstraßen gezielt Wirtschaftszentren angebunden.

- *Option 1 - Verbleib BS in Schleswig-Holstein (These trifft eher zu)*

Mit Verbleib der Bundesstraßen hätte Schleswig-Holstein die Möglichkeit, durch den gezielten Neu- bzw. Ausbau von Bundesstraßen, überörtliche Verkehre zu erschließen und damit Verkehrsflüsse so zu lenken, dass die Erreichbarkeit gewerblicher Zentren sichergestellt wird. Damit ließen sich regionale Arbeitsplätze vor allem im Mittelstand sichern sowie die Attraktivität der Region für Unternehmen steigern.

- *Option 2 - Abgabe BS (These trifft eher nicht zu)*

Mit Abgabe der Bundesstraßen gäbe Schleswig-Holstein die Möglichkeit aus der Hand, durch gezielten Neu- bzw. Ausbau der Bundesstraßen die Lenkung von Verkehrsflüssen zur Erschließung überörtlicher Verkehre und damit zur Erreichbarkeit gewerblicher Zentren zu fördern. Diese Aufgabe käme dem Bund bzw. der Infrastrukturgesellschaft zu.

Bedeutung für den Standort SH		
Bewertungskriterien	Verbleib BS in SH	Abgabe BS
a) Verkehrsentwicklung / Zustand Bundesstraßen / Ausbau Straßennetz	2 trifft eher zu	1 trifft eher nicht zu
b) Wirtschaftsstandort / Arbeitsplatzsicherung / Regionalwirtschaft	2 trifft eher zu	1 trifft eher nicht zu
Punktwert Standort (gewichtet):	2	1

Beispiele für unterschiedliche Gewichtungsschwerpunkte

Fokus auf Personal

Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	40	2,0	1,5
2) Kosten	15	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	15	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,66	1,31

Fokus auf Kosten

Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	15	2,0	1,5
2) Kosten	40	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	15	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,31	1,48

Fokus auf Einfluss

Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	15	2,0	1,5
2) Kosten	15	0,6	2,2
3) Potenziale	15	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	40	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	15	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,81	0,93

Fokus auf Kosten und Potenziale			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	20	2,0	1,5
2) Kosten	25	0,6	2,2
3) Potenziale	25	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	20	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	10	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,40	1,33

Gleichgewichtung der Kriteriengruppen			
Kategorie	Gewichtung in %	Verbleib Bundesstraßen	Abgabe Bundesstraßen
1) Personal	20	2,0	1,5
2) Kosten	20	0,6	2,2
3) Potenziale	20	0,5	1,5
4) Einfluss des Landes SH	20	2,6	0,0
5) Bedeutung für den Standort SH	20	2,0	1,0
Gesamtbewertung	100	1,54	1,24

Stellen- und Kostenermittlung Bundesstraßen

Stellen:

Betriebsdienst: 157 Stellen (aus Bundeshaushalt finanziert)

Innendienst: **+ 152 Stellen → Einsparung**

Summe: = 309 Stellen

Kosten und Erstattung für Innendienst:

Nicht-Investitionen: 7,70 Mio. €

Invest. ext. Ingenieurleistungen: + 3,80 Mio. €

Erstattungen des Bundes - 1,16 Mio. €

Summe: = 10,34 Mio. € → aktuelle Belastung Land
(ohne Synergieverluste!)

Kiel, 07.11.2017

Prüfung der Übertragung der Bundesstraßen in SH
Hier: Kosten/Belastungen für das Land bei der Verwaltung von Bundesstraßen

1. Annahmen:

a) Stellen Betriebsdienst

Ansatz: Aufteilung der gemeinsamen Straßenunterhaltung (Gemeinschaftsaufwand).
 Insgesamt werden 522 Stellen vorgehalten, davon nach Stundenschlüssel 2017

UI-Personal Bundesstraßen	(30%)	<u>157 Stellen</u>
UI-Personal Landesstraßen	(51%)	266 Stellen
UI-Personal Kreisstraßen	(19%)	99 Stellen

b) Stellen Innendienst

Ansatz: Auswertung KLR-Daten aus dem Jahr 2016 (Quelle: LBV)

Anteil Bundesfernstraßen 40% = 14,7 Mio. Euro Nicht-Investitionen

Anteil Bundesstraßen an Bundesfernstraßen: 52%

Daraus ergeben sich für den Innendienst Bundesstraßen: 152 Stellen = 7,7 Mio. Euro Nicht-Investitionen

(Projektstunden + umgelegte Verwaltungskostenträgerstunden + umgelegte Fehlstunden)

c) Kosten für externe Ingenieurleistungen (Quelle: LBV):

Ansatz: Gemittelte Anteile über die Jahre 2012 - 2016 für externe Ingenieurleistungen

BAB	50%
Bundesstraßen	25%
Landesstraßen	15%
Kreisstraßen	5%
Baulastträgerübergreifend	5%

Hieraus ergibt sich ein Verhältnis von BAB zu Bundesstraßen von 2:1 bzw. 2/3 zu 1/3.

Dies entspricht auch den dahinterliegenden Bauvolumina.

2. Stellen- und Kostenermittlung Bundesstraßen über den Wirtschaftsplan (Ansätze 2017)

2.1 Stellen

Betriebsdienst: 157 Stellen (aus Bundeshaushalt finanziert; siehe 1a)

Innendienst: + 152 Stellen → Einsparung (siehe 1b)

Summe: = 309 Stellen

2.2 Kosten und Erstattung für Innendienst:

Nicht-Investitionen:	7,70 Mio. € (siehe 1b)
Invest. ext. Ingenieurleistungen:	+ 3,80 Mio. € (siehe 1c)
Erstattungen des Bundes	- 1,16 Mio. € (siehe 1c)
Summe:	= 10,34 Mio. € → aktuelle Belastung Land (ohne Synergieverluste ¹)

Falls neben den BAB auch die Bundesstraßen in die Bundesverwaltung übertragen werden würden, würde diese beim Land verbleibende jährliche Belastung entfallen.

3. Verifizierung des Berechnungsansatzes über Zweckausgabenpauschale

Für die für Planung (Entwurfsbearbeitung) und Begleitaufwand (Bauaufsicht) der Bauvorhaben an Bundesfernstraßen (BAB und Bundesstraßen) anfallenden Zweckausgaben zahlt der Bund eine pauschale Erstattung in Höhe von 3 % der Baukosten.² Darüber hinaus übernimmt der Bund weitere einzelne Bestandteile der Verwaltungsausgaben, indem diese den vom Bund direkt zu tragenden Baukosten zugerechnet werden. Diese werden nicht über den Wirtschaftsplan des LBV abgebildet. Die tatsächliche Höhe der Kosten für Planung und Begleitaufwand wird vom LBV auf durchschnittlich 18 % der Baukosten geschätzt. Für Planung und Begleitaufwand verbleiben also Belastungen beim Land (etwa 15 % der Baukosten).

Bei den Erstattungen des Bundes für Planung und Begleitaufwand zeigt sich eine gewisse Bandbreite, da sie im Nachhinein abgerechnet werden und daher abhängig davon sind, wann ein einzelnes Fernstraßenprojekt fertig gestellt und abrechnungsreif ist, d.h. eine Betrachtung der Belastungen über eine Hochrechnung der erhaltenen/angesetzten Erstattungen kann nur eine rechnerische Annäherung sein.

Der Bund hat 2016 für Bundesstraßen Erstattungsleistungen in Höhe von 1,90 Mio. Euro³ (= 3%) geleistet, bei entstandenen Kosten in Höhe von 11,40 Mio. Euro (Hochrechnung auf 18%). Bei Abzug der Erstattungsleistung von den entstandenen Kosten verbleibt ein Fehlbetrag in Höhe von 9,50 Mio. Euro. Dieser Betrag bestätigt die unter Ziff. 2 errechnete Belastung.

¹ Synergieverluste lassen eine geringere Haushaltsentlastung erwarten. Große Synergieverluste können insbesondere bei einer Trennung des Straßenbetriebsdienstes entstehen. Es könnte eine Kostenheranziehung für die Nutzung von Betriebshöfen geben bzw. Infrastrukturkosten für den Aufbau landeseigener Strukturen.

² § 6 Abs. 3 Satz 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs.

³ Ist-Erstattung für Bundesstraßen 2016, Quelle: LBV.