



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Zukunft der AKN

1. Trifft es zu, dass die Hamburger Hochbahn ein Konzept zur Übernahme der AKN und zu einer Restrukturierung in einem Zehn-Jahres-Zeitraum vorgelegt hat? Wenn ja, was sind die wichtigsten Eckpunkte in diesem Konzept?

Ja, die Hamburger Hochbahn AG hat im Herbst 2011 ein Konzeptmodell mit folgende Eckpunkten vorgeschlagen:

- Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Restrukturierung der AKN.
- Übertragung der schleswig-holsteinischen und hamburgischen AKN-Anteile auf die Hamburger Hochbahn AG.
- Restrukturierung der AKN in einem Zeitraum von 10 Jahren (Phase 1)
- Betraglich gedeckelte Transformationszahlungen anstelle des bisherigen Defizitausgleichs in der Phase 1. Daneben wären außerordentliche Finanzierungslasten gesondert zu berücksichtigen.
- Trennung von Verkehrsbetrieb und Infrastruktur am Ende der Phase 1.
- In der anschließenden Phase 2 sind die Aufgabenträger frei, die Verkehrsleistung im Wettbewerb zu vergeben.
- Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur sind in Phase 2 Trassen- und Stationsentgelte an die AKN bzw. die Hamburger Hochbahn zu zahlen.

2. Trifft es zu, dass die Landesregierung den Verkauf der AKN prüft? Wenn ja bezieht sich der Verkauf auch auf die Schieneninfrastruktur?

In den jeweiligen Haushaltsgesetzen bestehen seit dem Jahr 2000 Ermächtigungen für den Erwerb von AKN-Aktien und seit dem Jahr 2006 zur Veräußerung der AKN-Landesanteile.

Die Landesregierung verfolgt in Bezug auf die AKN folgende Zielsetzungen:

- Minderung bzw. Deckelung des AKN-Defizites,
- Beibehaltung der Verkehrsleistung,
- Sozialverträgliche Lösung für die Mitarbeiter im Falle eines Verkaufs.

Hierzu werden seit Jahren verschiedene Konzeptmodelle diskutiert. Derzeit wird das von der Hamburger Hochbahn AG im Herbst 2011 vorgeschlagene Konzeptmodell ergebnisoffen geprüft. Wie in den Eckpunkten zu Frage 1 dargestellt, beinhaltet dieses Konzeptmodell auch die Übernahme der Schieneninfrastruktur durch die Hamburger Hochbahn AG.

3. Wie schätzt die Landesregierung die rechtlichen Risiken einer Übertragung der AKN-Anteile an die Hamburger Hochbahn ein? Gibt es diesbezüglich Rechtsgutachten, wenn ja wie viele?

Das Konzeptmodell der Hamburger Hochbahn AG wird derzeit insbesondere auf seine vergabe-, beihilfe- und kartellrechtliche Umsetzbarkeit durch eine externe Rechtsanwaltskanzlei überprüft. Das Rechtsgutachten liegt noch nicht in seiner endgültigen Form vor. Daher kann die Frage gegenwärtig nicht abschließend beantwortet werden.

4. Wie viele Zugkilometer erbringt die AKN jährlich im Rahmen des Grundangebotes, welches über den Defizitausgleich finanziert wird? Wie hoch ist dabei die Abgeltung je Zug-km inkl. der Infrastrukturnutzungsentgelte?
5. Wie viele Zugkilometer erbringt die AKN jährlich im Rahmen von Leistungen, die das Land Schleswig-Holstein bei der AKN bestellt? Wie hoch ist dabei die Abgeltung je Zug-km inkl. der Infrastrukturnutzungsentgelte?
6. Wie viele Zugkilometer erbringt die AKN jährlich im Rahmen von Leistungen, die durch andere bei der AKN bestellt werden? Wie hoch ist dabei die Abgeltung je Zug-km inkl. der Infrastrukturnutzungsentgelte?
7. Wie hoch ist im Vergleich die Abgeltung je Zug-km inkl. der Infrastrukturnutzungsentgelte bei Verkehrsleistungen der Tochtergesellschaft Nordbahn im neuen Verkehrsvertrag für die Linie Neumünster-Büsum? (Bitte qualitativ beantworten, sofern keine Zahlen genannt werden können).

8. Liegt die Abgeltung pro Zug-km, den die AKN (außerhalb der Nordbahn) erhält, höher als die Abgeltung für vergleichbare Leistungen in anderen Teilnetzen des Landes Schleswig-Holstein? Wenn ja, welche Gründe sind nach Einschätzung der Landesregierung ausschlaggebend dafür, dass die Abgeltung je Zug-km bei der AKN höher liegt als bei anderen Teilnetzen?
9. In welchem Maße ist ggf. die anteilige Finanzierung von Infrastrukturprojekten durch die AKN ursächlich für die höhere Abgeltung je Zug-km?

Die Fragen 4 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2010.

Grundlage für den Ausgleich des Defizites bei der AKN durch die beiden Hauptgesellschaften ist der Wirtschaftsplan für das jeweilige Geschäftsjahr. Von daher bemisst sich der Defizitausgleich nicht direkt an der Verkehrsleistung.

Die AKN erbringt auf ihrem Stammnetz eine Verkehrsleistung von rund 2,54 Mio. Zugkilometern. Hiervon werden rund 0,37 Mio. Zugkilometer auf der Strecke Kaltenkirchen - Norderstedt-Mitte (Linie A 2) im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN) erbracht, die Eigentümerin dieser Strecke ist. In der folgenden Betrachtung bleibt diese Strecke deshalb außen vor.

Auf den Strecken zwischen Neumünster und Hamburg-Eidelstedt (Linie A 1) sowie zwischen Ulzburg-Süd und Elmshorn (Linie A 3) erbringt die AKN eine Verkehrsleistung von rund 2,17 Mio. Zugkilometern.

Für das Geschäftsjahr 2010 hat die AKN von ihren beiden Hauptgesellschaften einen Verlustausgleich von rund 16,6 Mio. Euro erhalten. Laut Kostenrechnung der AKN werden davon rund 15,85 Mio. Euro den Linien A 1 und A 3 zugerechnet. Daraus würde sich rein rechnerisch ein Zuschussbedarf von 7,30 Euro pro Zugkilometer ergeben.

Die AKN hat die Bereiche Verkehr und Infrastruktur organisatorisch getrennt und weist für beide Bereiche getrennte Ergebnisrechnungen auf, wobei die Trassen- und Stationsentgelte intern verrechnet werden. Laut Kostenrechnung betragen im Geschäftsjahr 2010 die Kosten für die Infrastruktur der Linien A 1 und A 3 rund 12,8 Mio. Euro. Rein rechnerisch entspricht dies einem Infrastrukturnutzungspreis (Trassen- und Stationsentgelte) von 5,89 Euro pro Zugkilometer. Für den Verkehrsbereich würde sich ein Ausgleichbetrag von 1,41 Euro pro Zugkilometer errechnen.

Für die Tochtergesellschaft Nordbahn auf der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster – Büsum haben die Trassen- und Stationsentgelte und der Ausgleichsbetrag

für die Verkehrsleistung eine vergleichbare Größenordnung.

Auf anderen Schienenstrecken sind die Konditionen, die das Land bei Ausschreibungen erzielen konnte, zum Teil günstiger. Der Vergleich mit Strecken im Eigentum der DB Netz AG ist allerdings nur begrenzt aussagekräftig, da folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:

- Es bestehen unterschiedliche Finanzierungssysteme für Investitionen bei bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Die von der AKN durchgeführten Ausbauinvestitionen wurden überwiegend aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert. Der dabei auf das Unternehmen entfallende relativ hohe Eigenfinanzierungsanteil belastet in Form von Abschreibungen und Zinsaufwand die Ergebnisrechnung (im Geschäftsjahr 2010 für die Linien A 1 und A 3 rund 2,53 Mio. Euro bzw. 1,17 Euro pro Zugkilometer).
- Die AKN wurde im Gegensatz zum DB-Konzern nicht entschuldet und muss zum Beispiel Pensionslasten finanzieren. Im Geschäftsjahr 2010 wurden die Strecken A 1 und A 3 anteilig mit rund 2,10 Mio. Euro (bzw. 0,97 Euro pro Zugkilometer) für die Altersversorgung belastet.
- Die Infrastrukturkosten spiegeln die hohe Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre wieder, welche die Ergebnisrechnungen künftiger Jahre durch Abschreibungen und Zinsaufwand belasten.
- Aufgrund der jeweiligen Tarifverbünde (SH-Tarif, HVV) besteht eine unterschiedlicher Einnahmeergiebigkeit für die Verkehrsunternehmen.

10. Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt die Landesregierung mit der AKN?

Verkehrspolitisch verfolgt die Landesregierung in Bezug auf das Streckennetz der AKN das Ziel, die AKN-Hauptstrecke zwischen Kaltenkirchen und Hamburg-Eidelstedt zu elektrifizieren und im Rahmen des Achsenkonzeptes an das Hamburger S-Bahn-Netz anzuschließen, damit durchgehende und umsteigefreie Bahnverbindungen in die Hamburger Innenstadt und zum Hamburger Hauptbahnhof geschaffen werden können. Von dieser Attraktivitätsverbesserung erwartet die Landesregierung, dass mehr Fahrgäste zum Umsteigen auf die Bahn gewonnen und die stark frequentierten Zulaufstraßen entlastet werden können.

11. Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgen die weiteren Anteilseigner der AKN nach Einschätzung der Landesregierung?

Bezogen auf die vorgenannte Elektrifizierung der AKN-Hauptstrecke hat der andere Hauptgesellschafter, die Freie und Hansestadt Hamburg, die bisherigen Verfahrensschritte für die Umsetzung dieses Projektes mitgetragen. Im Übrigen liegt es nicht im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung, die verkehrspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg darzustellen und zu bewerten.

12. Welche Bedeutung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen AKN für die verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung?

Für die vorgenannte verkehrspolitische Zielsetzung hat die AKN unabhängig von der Eigentümerstruktur eine wichtige Bedeutung.

13. Wie schätzt die Landesregierung die Kompetenz der AKN bei kostengünstigen und fahrgastorientierten Modernisierungen von Verkehrsstationen ein?

Die AKN hat in diesem Bereich eine hohe Kompetenz.

14. Gibt es Beispiele für erfolgreiche Modernisierungen von Verkehrsstationen durch die AKN, die außerhalb des AKN-Stammnetzes liegen? Wenn ja, wie beurteilt die Landesregierung die Kosten dieser Maßnahmen im Vergleich zur Realisierung durch die DB?

Die AKN hat mehrere Stationen der im Eigentum der DB Netz AG befindlichen Strecke Neumünster - Heide modernisiert. In 2010 hat die AKN den Neubau der Station Fehmarn-Burg zu vergleichsweise günstigen Investitionskosten und in einer kurzen Planungs- und Bauzeit realisiert.

15. Wie schätzt die Landesregierung die Auswirkungen eines Verkaufes auf die Beschäftigten der AKN ein? Wie viele Arbeitsplätze sollen im Rahmen der Umstrukturierung langfristig abgebaut werden?

Der Verkauf der AKN-Landesanteile hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf Beschäftigungsverhältnisse, weil die AKN als Unternehmen unverändert bestehen bleiben würde. Unabhängig davon wird die Landesregierung bei einem etwaigen Verkauf der AKN-Anteile eine sozialverträgliche Lösung für die Beschäftigten der AKN anstreben.