

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

Staatssekretär

An den Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/3253

nachrichtlich:
Frau Präsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

gesehen und weitergeleitet
Kiel, den 27.05.2024
gez. Staatssekretär Oliver Rabe

22.05.2024

Information zur Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie Ihnen in der Sitzung des Finanzausschusses am 16.05.2024 in Aussicht gestellt wurde, übersende ich den Ausschussmitgliedern anliegend den Sprechzettel zum TOP 5.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Tobias von der Heide

Anlage: Sprechzettel zu TOP 5

**Bericht/Eingangsstatement
von VII StV
im Finanzausschuss am 16.05.2024**

TOP 5: „ Information zur Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Ausschussmitglieder,

- Mit der Verteilung der Formulierungshilfe durch die Präsidentin des Landtages an die Abgeordneten besteht keine Notwendigkeit mehr, alle Einzelheiten zur Gründung eines Landesfahrzeugpools im Ausschuss weiterhin vertraulich zu behandeln. Viele Aspekte zu diesem Thema können in öffentlicher Sitzung beraten werden.
- Da die den Ausschussvorlagen beigefügten Anlagen jedoch Einzelheiten zur der vom Land einkalkulierten Marge der Kreditinstitute enthalten, ist von einer Veröffentlichung dieser Unterlagen bis zum Abschluss des Darlehenswettbewerbs dringend abzusehen. Anderenfalls könnten dem Land finanzielle Nachteile im Darlehenswettbewerb entstehen. Darüber hinaus enthalten die Unterlagen sensible Informationen zum Werklieferungsvertrag mit Alstom.
- Ich würde daher folgenden Verfahrensvorschlag unterbreiten: Ich würde jetzt in öffentlicher Sitzung zum Anstaltsgesetz und dem grundsätzlichen Rahmen berichten. Fragen zu diesen Aspekten können natürlich auch in öffentlicher Sitzung beantwortet

werden. Falls jedoch Fragen zu den von mir skizzierten sensiblen Finanzinformationen bestehen, so müsste dann in eine nicht-öffentliche Sitzung gewechselt werden, um diese zu beantworten.

- Erfreulicherweise ist die zwischenzeitlich von meinem Haus geschaffene Projektgruppe mit der Ausarbeitung eines Entwurfs über ein Anstaltserrichtungsgesetzes einen guten Schritt vorangekommen, um die auf das Land ab Februar 2025 zulaufenden Zahlungsraten in Höhe von insgesamt etwa 500 Mio. € bedienen zu können.
- Wie Ihnen bekannt sein dürfte, ist eine Finanzierung der 42 Triebzüge mit einem Gesamtvolumen von etwa 500 Mio. € wegen der verfassungsrechtlichen Schuldenbremse aus dem Kernhaushalt bzw. über Kredite des Landes sehr herausfordernd.
- Die einzige Möglichkeit aus unserer Sicht den unabwendbaren Zahlungsverpflichtungen des Landes nachzukommen ist, einen Landesfahrzeugpool zu gründen. Insbesondere möchte ich anmerken, dass eine erneute Vergabe über eine private Fahrzeugfinanzierung nicht geeignet ist, um die bereits im nächsten Jahr fälligen Zahlungsraten erfüllen zu können, da ein Vergabeverfahren bis zum Februar 2025 zeitlich nicht umsetzbar ist. Ergänzend weise ich darauf hin, dass nach einer Bewertung der KCW GmbH noch nicht einmal die Fortführung des Verfahrens SH-MSW II eine mögliche Alternative darstellt, um die Zahlungsverpflichtungen erfüllen zu können. Vor diesem Hintergrund hat der Finanzausschuss im März bereits die Einwilligung erteilt, das

Vergabeverfahren SH-MSW II aufzuheben und alle Kräfte darauf zu konzentrieren, einen Landesfahrzeugpool zu gründen.

- In den letzten Wochen wurde in einem intensiven Abwägungsprozess die Vor- und Nachteile einer GmbH und einer Anstalt des öffentlichen Rechts von der Projektgruppe umfangreich geprüft und sich diesbezüglich externer Expertise bedient.
- Dabei ist die AöR insbesondere in finanzieller Hinsicht gegenüber der GmbH vorteilhafter:
- Nach den Berechnungen der KCW GmbH dürfte die AöR wegen der Gewährträgerhaftung des Landes etwas günstigere Kreditbedingungen am Kapitalmarkt erzielen. Dieser Finanzierungsvorteil wird über den Lebenszyklus der Fahrzeuge von 30 Jahren auf schätzungsweise 10 bis 15 Mio. € beziffert.
- Zudem bestünde nur über eine AöR die Möglichkeit Steuervorteile zu realisieren. Laut Auskünften der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Märkische Revision fallen bei einer GmbH kraft Rechtsform über 30 Jahre ertragssteuerliche Lasten von schätzungsweise mehr als 20 Mio. € an. Bei einer Einordnung der AöR als rein vermögensverwaltenden AöR durch die Finanzbehörden würde diese Steuerlast hingegen nicht anfallen.
- Aus diesen gewichtigen finanziellen Gründen sollte der Landesfahrzeugpool meiner Auffassung nach zwingend als eine AöR gegründet werden.

- Um die AöR rechtzeitig errichten zu können, hat sich die Projektgruppe bereits intensive Gedanken zur Modellierung der AöR gemacht. Da jede AöR nur auf gesetzlicher Grundlage errichtet werden kann, ist zur Gründung einer solchen Landesanstalt ein Errichtungsgesetz erforderlich. Eine Formulierungshilfe wurde dem Landtag zur Verfügung gestellt und auch schon durch die Koalitionsfraktionen eingebracht.
- In der Grundstruktur hat sich die Projektgruppe im Wesentlichen an den Errichtungsgesetzen anderer Landesanstalten orientiert. Auch wurde das Anstaltserrichtungsgesetz mit den in Berlin und Baden-Württemberg existierenden Anstaltserrichtungsgesetzen anderer Landesanstalten zur Finanzierung von Schienenfahrzeugen abgeglichen.
- Nach dem Anstaltserrichtungsgesetz soll die Landesanstalt folgendermaßen ausgestaltet werden:
- Bei einer AöR handelt es sich um eine juristische Person öffentlichen Rechts, die eine per Gesetz oder Satzung bestimmte öffentliche Aufgabe erfüllt. Sie unterliegt der Gewährträgerhaftung des jeweiligen Trägers der öffentlichen Verwaltung, im vorliegenden Fall des Landes Schleswig-Holstein.
- Die Organe der ZUG.SH sollen aus Vorstand, Verwaltungsrat und Gewährträgersversammlung bestehen; letztere überwachen den Vorstand.

- Im Wesentlichen wird die ZUG.SH mit der Beschaffung, Vorhaltung, dem Werterhalt und der Bewirtschaftung von Fahrzeugen für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr betraut.
- Zum operativen Geschäft bzw. zur Personalstruktur befindet sich die Projektgruppe noch in der Abstimmungsphase. Ich kann Ihnen jedoch so viel schon sagen, dass derzeit nicht beabsichtigt ist, die ZUG.SH dauerhaft mit einem großen eigenen Personalbestand auszustatten. Vielmehr soll die AöR ihre überschaubaren gesetzlichen Aufgaben mittels einer schlanken Personalstruktur, unterstützt von der NAH.SH über Geschäftsbesorgungsverträge erfüllen, um die größtmögliche Effizienz des Landesfahrzeugpools zu gewährleisten. Es ist der ZUG.SH gestattet, zur Erfüllung der Aufgabe sich Dritter zu bedienen. Auch dies wurde z. B. in Baden-Württemberg bereits gelebt und funktioniert.
- Aktuell wird die Stellenbesetzung eines Gründungsvorstandes von der Projektgruppe vorbereitet, damit unmittelbar nach der Gründung die ZUG.SH der Vorstand seine Arbeit aufnehmen und den für das Land wichtigen Darlehenswettbewerb vorantreiben kann. Insofern befinden wir uns erfreulicherweise auch diesbezüglich im Zeitplan.
- Über das Errichtungsgesetz hinausgehend möchte ich noch zwei Punkte ansprechen.
- Zum einen prüfen wir weiterhin, wie bereits in den vorherigen Sitzungen angekündigt, die Kompatibili-

tät mit der Schuldenbremse auf Landes- und Bundesebene sowie der Schuldenbegrenzung auf europäischer Ebene. Dabei ist auch die Fragestellung wichtig, ob ZUG.SH dem öffentlichen oder privaten Sektor zugeordnet wird. Gutachten geben uns die Hinweise, dass die Kompatibilität gewährleistet ist. Allerdings können wir die Prüfung erst nach der Gründung final abschließen. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Abstimmung mit dem Statistischen Bundesamt. Wir wollen dieses Thema als Risiko benennen, allerdings gehen wir davon aus, dass das Thema lösbar ist.

- Weiter möchte ich auch zum aktuell noch in Vorbereitung befindlichen Darlehenswettbewerb bzw. der Refinanzierung der Darlehen näher ausführen:
- Um die ab Februar 2025 fällig werdenden Zahlungsraten an Alstom begleichen zu können, soll die AöR nach der Sommerpause mittels eines Finanzierungswettbewerbs am Kapitalmarkt das erforderliche Fremdkapital aufnehmen. Die Finanzierung ist zu besonders günstigen Kommunalkreditkonditionen möglich.
- Wie im Vergabeverfahren über die Verkehrsleistung („SH-MSW IV“) vorgesehen, wird die ZUG.SH mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Betriebsleistung im Netz Mitte bzw. Südwest zu erbringen haben, einen vorgegebenen Fahrzeugmietvertrag abschließen, damit werden die Verwaltungskosten der ZUG.SH und insbesondere der Kapitaldienst für Zins- und Tilgungszahlungen an ihre Kapitalgeber vollumfänglich gedeckt.

- Die EVU bekommen im Verkehrsvertrag vom Land wesentliche Rechte und Pflichten aus dem Instandhaltungsvertrag, welchen das Land ebenfalls mit Alstom abgeschlossen hat, übertragen und leisten dementsprechend gegenüber Alstom die Vergütung für die Instandhaltung der Triebzüge, welche aus der verkehrsvertraglichen Abgeltung und Fahrgeld-erlösen gedeckt wird.
- Da die Laufzeit der Verkehrsverträge auf 12 bis 15 Jahre befristet ist, wird nach Ablauf der ersten Vertragsperiode mindestens eine Folgeausschreibung über die weitere Betriebsleistungserbringung erforderlich werden, um die geplante 30-jährige Einsatz- und Instandhaltungsdauer der Fahrzeuge über den entsprechend angelegten Tilgungszeitraum durch Mieteinnahmen finanzieren zu können.
- Aufgrund des bald beginnenden Darlehenswettbewerbs und der im Februar zu leistenden erste Rate ist das Gesetzgebungsverfahren zum Errichtungsgesetz beschleunigt durchzuführen. Die erste Lesung ist jetzt für das kommende Mai-Plenum vorgesehen. Auch in diesem Ausschuss möchte ich die Bitte äußern, das Verfahren im Parlament so zu strukturieren, dass eine zweite Lesung im Juni möglich wird.
- Eine zügige Behandlung im parlamentarischen Prozess ist von elementarer Bedeutung, um die AöR noch vor der Sommerpause arbeitsfähig zu machen, um den aktuell vorbereiteten Darlehenswettbewerb zeitnah durchzuführen zu können.

- In diesem Sinne möchte ich die Abgeordneten bitten, den noch vor uns liegenden Prozess soweit wie möglich zu unterstützen. In Anbetracht der bereits geleisteten Arbeit und der nunmehr vorhandenen Organisationsstruktur der Landesanstalt bin ich zuversichtlich, dass dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen werden kann und dass die fälligen Zahlungsraten an Alstom über die AöR vollständig abgewickelt werden können.