



Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den
Vorsitzenden des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Peter Sönnichsen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:
Herrn Präsidenten
des Landesrechnungshofs
Schleswig-Holstein
Dr. Aloys Altmann
Hopfenstr. 30
24103 Kiel

Kiel, 08. März 2012

**Veräußerung der Anteile des Landes an der AKN
hier: Nachfrage der Abg. Dr. Tietze in der 68. Sitzung des Finanzausschusses vom
16.02.2012 zur Höhe der Nutzungsentgelte
Vorlage des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr vom 02. März
2012**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegendes Schreiben des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr
übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Olaf Bastian



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretärin

Vorsitzender
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herr Peter Sönnichsen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über

den Finanzminister
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

2. März 2012

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 16. Februar 2012 das Thema „Veräußerung der Anteile des Landes an der AKN“ behandelt. Wie vom Finanzausschuss erbeten, bin ich gerne bereit, die Höhe der Infrastrukturkosten im Verhältnis zur Verkehrsleistung der AKN Eisenbahn AG darzustellen. Hierzu verweise ich auch auf die Beantwortung der aktuellen Kleinen Anfrage von MdL Dr. Andreas Tietze zur gleichen Thematik.

Die beiden Hauptgesellschafter der AKN, das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg, gleichen das Defizit der AKN auf der Grundlage der jeweiligen Wirtschaftspläne und nach den Regionalisierungsgrundsätzen entsprechend dem Territorialprinzip aus. Der Defizitausgleich bemisst sich daher nicht direkt an der Verkehrsleistung.

Nachfolgend werden die Werte für das Geschäftsjahr 2010 zugrunde gelegt, da der Jahresabschluss für 2011 noch vorläufig ist und der mehrwöchige Streik in 2011 die Vergleichbarkeit verzerren würde.

Die AKN hat die Bereiche Verkehr und Infrastruktur organisatorisch getrennt und weist für beide Bereiche gesonderte Ergebnisrechnungen auf, wobei die Trassen- und Stationsentgelte intern verrechnet werden. Für das Geschäftsjahr 2010 hat die AKN von ihren beiden Hauptgesellschaftern einen Verlustausgleich von rund 16,6 Mio. Euro erhalten. Dieser errechnet sich aus einem Jahresfehlbetrag von rund 17,7 Mio. Euro in Bezug auf den Verkehrsbereich (das „Eisenbahnverkehrsunternehmen“) und einem Jahresüberschuss von rund 1,1 Mio. Euro in Bezug auf den Infrastrukturbereich (das „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“).

Die AKN erbringt auf ihrem Stammnetz eine Verkehrsleistung von rund 2,54 Mio. Zugkilometern. Hiervon entfallen rund 0,37 Mio. Zugkilometer auf die Strecke Kaltenkirchen -

Norderstedt-Mitte (Linie A 2), die im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN) als Eigentümerin dieser Strecke geleistet werden. In der folgenden Betrachtung bleibt die Linie A 2 deshalb unberücksichtigt.

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. Davon werden nach der Kostenrechnung der AKN rund 15,85 Mio. Euro den Linien A 1 und A 3 zugerechnet. Rein rechnerisch würde sich somit ein Zuschussbedarf von 7,30 Euro pro Zugkilometer ergeben. Hiervon entfallen 5,89 Euro auf die Infrastruktur (analog zu Trassen- und Stationsentgelten) und 1,41 Euro auf die Verkehrsleistung (analog zum Ausgleichsbetrag bei Verkehrsverträgen).

Ein Vergleich dieser Werte mit den bei Ausschreibungen erzielten Konditionen auf anderen Strecken ist allerdings aus folgenden Gründen nur begrenzt aussagekräftig:

- Es bestehen unterschiedliche Finanzierungssysteme für Investitionen bei bundeseigenen und bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Die von der AKN durchgeführten Ausbauinvestitionen wurden überwiegend aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert. Der dabei auf die AKN entfallende relativ hohe Eigenfinanzierungsanteil belastet in Form von Abschreibungen und Zinsaufwendungen die Ergebnisrechnung.
- Die Infrastrukturkosten spiegeln die hohe Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre insbesondere in den zweigleisigen Ausbau der Hauptlinie A 1 sowie in die Modernisierung und den Neubau mehrerer Bahnhöfe und Haltepunkte wieder.
- Im Gegensatz zum DB-Konzern wurde die AKN nicht entschuldet und muss sogenannte Altlasten finanzieren. Dies betrifft neben den bereits erwähnten Abschreibungen und Zinsaufwendungen insbesondere Pensionsleistungen für Mitarbeiter, die vor 1993 eingestellt worden sind.
- Aufgrund der jeweiligen Tarifverbünde (SH-Tarif, HVV-Tarif) besteht eine unterschiedliche Einnahmeergiebigkeit für die Unternehmen. Durch die Einbindung in das Einnahmeaufteilungssystem des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) ist es der AKN nur begrenzt möglich, die Fahrgelderlöse zu steigern.
- Darüber hinaus wären folgende Aspekte bei einem Vergleich mit Verkehrsleistungen auf anderen Strecken zu berücksichtigen: Fahrgastaufkommen, Takt-dichte, Traktionsart (Diesel oder elektrisch) sowie die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge (neue oder ältere Fahrzeuge).

Mit freundlichem Gruß


Dr. Tamara Zieschang