



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Ausstattung der Fahrzeuge der AKN

1. Plant die Landesregierung, ihre Anteile an der AKN zu verkaufen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Landesregierung plant keinen Verkauf der Landesanteile an der AKN Eisenbahn AG. Hierfür sind insbesondere die nachfolgend aufgeführten Gründe maßgebend.

Die AKN erfüllt mit der Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen sind mehrere Bedingungen formuliert, die bei einem Verkauf der AKN-Landesanteile zu erfüllen wären. Insbesondere müsste sichergestellt werden, dass bei einem Verkauf der AKN-Anteile die Infrastruktur im öffentlichen Eigentum verbleiben und die Arbeitsplätze gesichert werden.

Ferner dürfte durch einen Verkauf der AKN-Landesanteile kein nachhaltiger finanzieller Vorteil gegenüber dem Status Quo bzw. eine Haushaltsentlastung für das Land erreichbar sein. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die AKN „Altlasten“ tragen muss. Diese resultieren insbesondere aus Pensionslasten sowie dem Kapitaldienst bzw. Abschreibungen für die erfolgten und von ihren Gesellschaftern gewollten Ausbauinvestitionen. Im Gegensatz zu anderen Eisenbahnunternehmen wurde die AKN von ihren Eigentümern nicht ent-

schuldet. Bei einem Verkauf der AKN-Anteile wären für die bestehenden Kreditverbindlichkeiten und Pensionslasten adäquate Lösungen zu suchen.

Neben dieser fiskalischen Betrachtung ist auch das verkehrspolitische Ziel der beiden Hauptgesellschafter, die AKN-Haupttrasse von Kaltenkirchen bis Hamburg-Eidelstedt zu elektrifizieren und an das Hamburger S-Bahnnetz anzuschließen (Projekt „S 21“), zu berücksichtigen. Die Umsetzung des Projektes lässt sich besser steuern, wenn die AKN im Eigentum der Länder verbleibt. Allerdings erscheint es nach Realisierung des Vorhabens verkehrswirtschaftlich sinnvoll, die S-Bahn GmbH mit der Verkehrsleistung auf dieser dann elektrifizierten Strecke zu beauftragen, damit durchgehende S-Bahn-Leistungen „aus einer Hand“ angeboten werden.

2. Werden die Verkehrsleistungen der AKN ausgeschrieben? Wenn ja, wie bzw. nach welchen Kriterien erfolgt die Ausschreibung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Verkehrsleistung der AKN wird nicht ausgeschrieben. Hierfür sind im Wesentlichen folgende Gründe maßgebend:

Für die beiden Aufgabenträger des SPNV, das Land Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg, besteht keine rechtliche Verpflichtung, die Verkehrsleistung im Wettbewerb zu vergeben.

Da die Verkehrsleistung der AKN nicht kostenträchtiger ist als die vergleichbarer Eisenbahnlinien in Schleswig-Holstein, die zuvor in einem Wettbewerbsverfahren vergeben wurden, dürfte eine Streckenausschreibung für das Land keine finanziellen Vorteile bieten.

3. Wie hoch ist der durchschnittliche Kilometerpreis der AKN mit allen Zusatzmitteln wie z.B. GVFG-Mitteln? Wie hat sich der Kilometerpreis seit 2005 entwickelt?

Vorbemerkung:

Die Landesregierung versteht die Frage dahin gehend, dass nach dem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers für die Verkehrsleistung der AKN gefragt wird; somit folglich der Kostenanteil, welcher nicht durch Erlöse gedeckt und deshalb über den Defizitausgleich finanziert wird.

Antwort:

Der Zuschussbedarf ergibt sich aus dem laufenden Defizitausgleich durch die beiden Hauptgesellschafter sowie den Zuwendungen für definierte Mehrverkehre (siehe Antwort zu Ziffer 4 und 5).

Hinsichtlich der GVFG-Förderung ist zu berücksichtigen, dass diese zweckgebunden für investive Infrastrukturmaßnahmen gewährt wird und einmaligen Charakter hat. Aus diesen Gründen würde eine Berücksichtigung der GVFG-Zuwendungen bei der Berechnung des Zuschussbedarfs für den Zugkilometerpreis zu keinen aussagekräftigen Erkenntnissen führen. Die gewährten GVFG-Zuwendungen werden daher bei der nachfolgenden Betrachtung nicht berücksichtigt.

Die AKN erbringt auf ihrem Stammnetz eine Verkehrsleistung von rund 2,59 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 2,22 Mio. Zugkilometern.

Für das Geschäftsjahr 2014 geht die AKN von einem vorläufigen Defizit von 15,5 Mio. Euro aus. Hinzu kommen Zuwendungen für definierte Mehrverkehre von rd. 1,1 Mio. Euro. Laut Kostenrechnung der AKN werden davon rund 15,7 Mio. Euro den Linien A 1 und A 3 zugerechnet. Daraus würde sich rein rechnerisch ein Zuschussbedarf von 7,07 Euro pro Zugkilometer ergeben.

Die Zugkilometerleistung der AKN und der Zuschussbedarf pro Zugkilometer haben sich seit 2005 wie folgt entwickelt:

	Zugkilometer in Mio.	Zuschussbedarf je Zugkilometer
2005	2,07	8,59 €
2010	2,17	7,30 €
2014	2,22	7,07 €

4. Erhält das Unternehmen AKN finanzielle Unterstützung von Seiten des Landes? Wenn ja, seit wann und in welcher Höhe? Wenn nein, warum nicht?
5. Wie hoch sind die Gesamt-Zuschüsse für das Unternehmen AKN und wie haben sich diese seit 2005 entwickelt? Bitte nach Jahren aufschlüsseln.

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Da zwischen den Aufgabenträgern und der AKN kein Verkehrsvertrag besteht, gleichen die beiden Hauptgesellschafter die laufenden Verluste im Rahmen einer institutionellen Förderung aus. Maßgebend für die Defizitaufteilung ist die Verkehrsleistung im jeweiligen Landesterritorium. Substanziell wäre dieser Defizitausgleich - bei Vorliegen eines Verkehrsvertrages - einem Bestellerentgelt gleichzusetzen. Der Defizitausgleich wird finanziert aus Regionalisierungsmitteln.

Der gewährte Defizitausgleich ist in Spalte 2 der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Für das Geschäftsjahr 2014 können endgültige Zahlen erst nach Vorliegen des Bilanzprüfungsberichtes genannt werden.

Daneben hat die AKN für definierte Mehrverkehre Zuwendungen aus Regionalisierungsmitteln erhalten (Spalte 3 inklusive Zuwendungen für Mehrverkehre für Durchbindungen auf der Strecke A 2 von Kaltenkirchen bis Norderstedt-Mitte, die nicht von der VGN beauftragt werden).

Ferner wurden Investitionszuschüsse für Infrastrukturmaßnahmen aus Regionalisierungsmitteln und Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt (Spalte 4).

- in 1.000 Euro -

1 Jahr	2 Defizitausgleich Anteil Land S-H	3 Zuwendungen für Mehrverkehre	4 Investitions- förderung
2005	14.914	860	499,5
2006	14.724	440	1.935,9
2007	10.909	681	720,7
2008	12.675	946	399,1
2009	12.002	916	94,9
2010	12.353	1.634	2.568,1
2011	12.587	236	2.038,3
2012	11.376	1.026	2.374,3
2013	11.857	1.078	2.585,8
2014	11.981	1.072	4.257,4

6. Werden die neuen Fahrzeuge der AKN mit behindertengerechten Toiletten ausgestattet? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nein, vorläufig nicht. Das Land Schleswig-Holstein als Mitgesellschafter der AKN hat sich sehr intensiv mit der Frage beschäftigt, ob die neu anzuschaffenden Triebwagen mit einer behindertengerechten Toilette ausgestattet werden sollen.

Die Fahrzeuge sollen baldmöglichst eingesetzt werden. Eine nun nachträgliche Umbestellung würde neben höheren Kosten v.a. deutliche Lieferverzögerungen zur Folge haben. Damit stünden die neuen Fahrzeuge mit ihren erhöhten Kapazitäten nicht rechtzeitig zur Verfügung, um die Verkehrssituation rund um die A7-Baustellen wirksam zu entlasten.

Denkbar ist aber eine Nachrüstung der Wagen mit Toiletten, wenn die Fahrzeuge nach spätestens acht Jahren im Rahmen der Hauptuntersuchung überholt werden.

7. Wie hoch sind die Kosten für den Einbau behindertengerechter Toiletten bei der
- Bestellung der neuen Fahrzeuge?
 - Nachrüstung bestehender Fahrzeuge?

Antwort:

Die Kosten beziffern sich laut Auskunft der AKN wie folgt:

- a) bei Bestellung der Fahrzeuge hätten die Einbaukosten 1,15 Mio. € betragen,
- b) bei nachträglicher Umrüstung betragen die Einbaukosten 2,5 Mio. €.