



Landesrechnungshof Postfach 3180 24030 Kiel

Vorsitzender  
des Wirtschafts- und  
Digitalisierungsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Claus Christian Claussen, MdL  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

per E-Mail an:  
wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Ihr Schreiben vom  
28.05.2024

Unser Zeichen  
LRH 301

Telefon 0431 988-0  
Durchwahl 988-8978

Datum  
31.05.2024

**Schriftliche Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages zum Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein - ZUG.SH (ZUGSHG), Drucksache 20/2136**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum o. g. Gesetzentwurf danken wir Ihnen.

Die Entscheidung der Landesregierung, einen Landesfahrzeugpool einzurichten, ist im Wesentlichen auf das gescheiterte Vergabeverfahren SH-MSW II (siehe vertraulicher Umdruck 20/2750) zurückzuführen. In diesem Verfahren ist es letztlich nicht gelungen, eine private Fahrzeugvorhaltesgesellschaft zwecks Finanzierung des in den Netzen Mitte und Südwest künftig einzusetzenden Zugmaterials zu gewinnen. Die in diesem Zusammenhang vorgebrachten Argumente des Verkehrsministeriums, zur Sicherstellung eines rechtzeitigen Betriebsbeginns der Verkehre eine Landeslösung zur Finanzierung und Bereitstellung der Fahrzeuge anzustreben, hält der Landesrechnungshof grundsätzlich für nachvollziehbar.

Bisher unbeantwortet bleibt für den Landesrechnungshof die Frage, aufgrund welcher Wirtschaftlichkeitserwägungen sich das Land für die ursprüngliche Konstruktion des Vergabepakets des Netzes Mitte/Südwest entschieden hat. Den Angaben des Verkehrsministeriums zufolge weist eine Landesfahrzeuggesellschaft deutliche finanzielle Vorteile gegenüber der Zwischenschaltung eines privaten Finanzierungsunternehmens auf. Diese lägen sowohl in den günstigeren Finanzierungsbedingungen der öffentlichen Hand als auch in den bei einer Landeslösung wegfallenden Gewinnmargen des privaten Vorhalters begründet. Auch diese Annahmen hält der Landesrechnungshof im Grundsatz für plausibel, allerdings waren diese Vorteile bereits vor Beginn des Vergabeverfahrens bekannt.

Unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten wäre die Einschaltung eines privaten Fahrzeugvorhalters daher nur dann zu rechtfertigen gewesen, wenn dieser neben der reinen Finanzierung auch zusätzliche Aufgaben bzw. Risiken übernommen hätte, die von diesem besser erledigt bzw. gesteuert werden können als vom Land. Hierzu hat das Verkehrsministerium in den bisherigen Ausschussberatungen keine näheren Angaben gemacht, sondern nur die Vorteile der geplanten Landesfahrzeuggesellschaft herausgestellt. Auch im Hinblick auf die Ausgestaltung künftiger Ausschreibungsverfahren sollte das Verkehrsministerium erläutern, ob und unter welchen Voraussetzungen es die Einbeziehung privater Fahrzeugvorhaltengesellschaften als eine wirtschaftlich sinnvolle Option erachtet.

Im Hinblick auf die Wahl der Rechtsform hat das Verkehrsministerium im vertraulichen Umdruck 20/3195 dargelegt, warum es eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) gegenüber einer GmbH-Gründung bevorzugt. Neben günstigeren Finanzierungsbedingungen wurden auch Vorteile im Zusammenhang mit der zu erwartenden Belastung mit Gewerbesteuer genannt. Da in den Ausschussberatungen Nachfragen der Abgeordneten hierzu nicht abschließend beantwortet werden konnten, regt der Landesrechnungshof an, dem Parlament das den Einschätzungen zugrundeliegende steuerliche Gutachten zukommen zu lassen.

Daneben sollten dem Parlament vor der 2. Gesetzeslesung möglichst zusätzliche Informationen über Organisation und den zu erwartenden Geschäftsumfang der AöR (voraussichtliche Personalausstattung, Entwurf eines Wirtschaftsplans) zur Verfügung gestellt werden. Sofern die AöR sich für Aufgaben im Bereich der Verwaltung und der Baubegleitung wie im Umdruck 20/3195 angedeutet der NAH.SH GmbH bedienen wird, sollte hierüber ebenfalls Transparenz hergestellt werden. Hierzu sollte erläutert

werden, auf welcher vertraglichen Grundlage und zu welchen voraussichtlichen Kosten die Dienstleistungen der NAH.SH GmbH erbracht werden. Ebenso sollte das Verkehrsministerium darüber informieren, ob aktuell davon ausgegangen wird, dass die AöR auch in den nach § 5 Abs. 2 des Gesetzesentwurfs vorgesehenen Geschäftsbereichen (Beschaffung und Bewirtschaftung von Serviceeinrichtungen für Schienenfahrzeuge, wie beispielsweise Werkstattanlagen und Abstellgleisen, und von Grundstücken, auf denen solche Einrichtungen errichtet werden können) tätig sein wird.

Darüber hinausgehende Anmerkungen zum Gesetzentwurf sowie zum Entwurf der Satzung hat der Landesrechnungshof nicht.

Abschließend sei allerdings der Hinweis erlaubt, dass die Gründung der Landesfahrzeuggesellschaft einen weiteren Schritt hin zu einer zunehmenden Verlagerung der Wertschöpfung und der Risiken im SPNV von den Verkehrsunternehmen hin zum staatlichen Aufgabenträger bedeutet. Dem Landesrechnungshof ist bewusst, dass diese Entwicklung von der Intention getrieben ist, der sinkenden Wettbewerbsintensität im SPNV entgegenzuwirken und für Chancengleichheit in den Vergabeverfahren zu sorgen. Nicht außer Acht gelassen werden sollte dabei aber, dass Effizienzvorteile des Wettbewerbs letztlich nur dann noch zum Tragen kommen können, wenn in der Wertschöpfungskette - beginnend bei der Fahrzeugkonfiguration und -beschaffung und endend bei der Ausbildung und Einstellung des Fahrpersonals - weiterhin Spielräume für unternehmerisches Handeln verbleiben. Hier eine angemessene Balance zu halten, stellt eine der entscheidenden Herausforderungen für künftige Ausschreibungsverfahren des Landes dar.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Dr. Gaby Schäfer