

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/3309

**Vorbereitende Stellungnahme
für das
Fachgespräch zum Entwurf eines
Gesetzes zur Errichtung der
Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein-
ZUG.SH (ZUGSHG)
vor dem Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
sowie dem Finanzausschuss
des Landes Schleswig-Holstein**

am 05.06.2024

**durch
Prof. Dr. Mathias Nebendahl
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Medizinrecht
Fachanwalt für Verwaltungsrecht**

Kiel, den 31.05.2024

I. Knappe Zusammenfassung des Sachverhaltes

Nachdem in dem Vergabeverfahren betreffend die Finanzierung der im SPNV-Netze Mitte und Süd-West benötigten Fahrzeuge kein Angebot abgegeben und das Vergabeverfahren aufgehoben worden ist, bestehen Überlegungen, dass das Land Schleswig-Holstein einen rechtlich selbständigen Rechtsträger – wohl in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts – mit dem Zweck gründet, dass dieser die für die SPNV-Verkehrsleistungen in den beiden Netzen benötigten Fahrzeuge beschafft, vorhält, für den Werterhalt und die Bewirtschaftung der Fahrzeuge für den öffentlichen SPNV in sowie nach und von Schleswig-Holstein sorgt und zu diesem Zweck in dem bereits vom Land Schleswig-Holstein auf der Grundlage des Vergabeverfahrens MSW I vergebenen Werklieferungsvertrag eintritt. Die Finanzierung der Beschaffung der Fahrzeuge soll durch von der rechtlich verselbständigen juristischen Person aufzunehmende Kreditmittel erfolgen. Die betrieblichen Aktivitäten der Anstalt des öffentlichen Rechts werden durch die Vermietung der Fahrzeuge refinanziert.

Dem schleswig-holsteinischen Landtag liegt nunmehr der Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG) und der Entwurf einer entsprechenden Anstaltssatzung vor. In dem Fachgespräch soll der Gesetzentwurf des Errichtungsgesetzes erörtert werden.

II. Die rechtliche Bewertung

Im Hinblick darauf, dass die Errichtung einer Anstalt öffentlichen Rechtes durch das Land Schleswig-Holstein für sich genommen keine nennenswerten Besonderheiten aufweist, möchte ich mir erlauben, meine nachfolgende Stellungnahme auf die Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der sog. Schuldenbremse zu konzentrieren und auf Anmerkungen zu dem Gesetzentwurf verzichten. Selbstverständlich bin ich gern bereit, in dem Fachgespräch auch zu einzelnen Regelungen des Errichtungsgesetzes oder der Anstaltssatzung Stellung zu nehmen, wenn dies gewünscht wird.

1. Der rechtliche Ausgangspunkt

Die Bewertung der beabsichtigten Kreditaufnahme durch die zu errichtende rechtlich verselbständigte juristische Person muss „Schuldenbremsen-rechtlich“ aus zwei unter-

schiedlichen Blickwinkeln vorgenommen werden, nämlich zum einen im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit der Regelung in Art. 61 Verf SH (sog. landesrechtliche Schuldenbremse) und zum anderen im Hinblick auf die europarechtliche Schuldenbremsenregelung, die ihre Grundlage in Art. 126 Abs. 1 AEUV findet.

2. Die landesrechtliche Schuldenbremse

a) Der Inhalt der gesetzlichen Regelung

Die sog. „landesrechtliche Schuldenbremse“ ist in Art. 61 Verf SH normiert. Nach Art. 61 Abs. 1 Verf SH sind Einnahmen und Ausgaben im Haushaltsplan grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen. Hiervon erlaubt Art. 61 Abs. 3 Verf SH Abweichungen, wenn Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Notsituationen vorliegen, die sich der Kontrolle des Staates entziehen und die staatliche Finanzlage erheblich beeinträchtigen.

Die „Schuldenbremsenregelungen“ in Art. 61 Verf SH basieren wiederum auf der bundesrechtlichen Regelung in Art. 109 Abs. 3 GG. Nach Art. 109 Abs. 3 Satz 1 GG sind die Haushalte von Bund und Ländern grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen. Ausnahmeregelungen sind nach Art. 109 Abs. 3 Satz 2 GG insbesondere für Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Notsituationen zulässig. Art. 109 Abs. 3 Satz 5 GG stellt klar, dass den Ländern die Aufgabe obliegt, die nähere Ausgestaltung in ihren Haushalten im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Kompetenzen zu regeln, wobei die Maßgabe gilt, dass der in Art. 109 Abs. 3 Satz 1 GG geregelten Vorgaben nur dann entsprochen ist, wenn keine Einnahmen aus Krediten zugelassen werden. Genau dies ist nach Art. 61 Abs. 1 Verf SH normiert worden.

Da der Landesgesetzgeber die in Art. 109 Abs. 3 GG für die Länder geregelten Vorgaben übernommen hat, mithin deutlich gemacht hat, dass er der im Grundgesetz angelegten Verpflichtung folgend die dortigen Vorgaben für den Landeshaushalt übernehmen wollte, sind für die Auslegung der landesrechtlichen Schuldenbremsen-Regelungen in der Landesverfassung die für die Interpretation der Rege-

lung über die Schuldenbremse auf bundesgesetzlicher Ebene in Art. 109 Abs. 3, Art. 115 GG entwickelten Maßstäbe zugrunde zu legen.¹

b) Einordnung der Kreditaufnahme durch die Anstalt öffentlichen Rechts

aa) Die inhaltliche Reichweite der Schuldenbremse

Sowohl die bundesgesetzliche Regelung der Schuldenbremse in Art. 109 Abs. 3, Art. 115 GG als auch die hierauf basierenden landesverfassungsrechtlichen Bestimmungen zur Schuldenbremse einschließlich der entsprechenden Regelungen in Art. 61 Abs. 1 Verf SH beruhen auf dem sog. „Rechtsträgerprinzip“ und beziehen sich dementsprechend im Grundsatz nur auf die Haushalte von Bund und Ländern.² Dementsprechend werden von der Regelung in Art. 109 Abs. 3 GG ebenso wie in Art. 61 Abs. 1 Verf SH nur die Kreditaufnahmen durch den Bund bzw. die Länder einschließlich ihrer rechtlich unselbständigen Sondervermögen erfasst. Dies ergibt sich nicht nur aus der Entstehungsgeschichte des Art. 109 Abs. 3 GG, in der klargestellt worden ist, dass z.B. die Sozialversicherungsträger und die Gemeinden nicht in den Geltungsbereich von Art. 109 Abs. 3 GG einbezogen sind³, sondern auch aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes⁴. Soweit daher vereinzelt vertreten wird, dass im Wege erweiternder Auslegung die Schuldenbremsenregelung auch auf rechtlich selbständige juristische Personen des öffentlichen oder privaten Rechts zu erstrecken seien, wenn der Bund bzw. ein Bundesland an der entsprechenden juristischen Person beteiligt ist, ist dies unzutreffend.

¹ So statt Vieler: Becker, Harding, Laude, Corona-Pandemie und Schuldenbremse in Schleswig-Holstein, Gutachten 2022, Seite 8.

² So Kube, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz-Kommentar, 102. EL, August 2023, Art. 109 GG Rn. 117; Heun, in: Dreyer, GG-Kommentar, Band 3, 3. Aufl. 2018, Art. 109 GG Rn. 36, jeweils m.w.N.

³ Vgl. BT-Drucks. 16/12410, S. 10 f.

⁴ BVerfG, Beschluss vom 22.11.2011 – 2 BvE 3/08 –, NVwZ 2012, 294 (295 Rn. 28).

bb) Erweiternde Auslegung der Reichweite der Schuldenbremse

Trotz der von Verfassung wegen bestehenden Beschränkung auf die Haushalte des Bundes bzw. der Bundesländer und nach Art. 61 Abs. 1 Verf SH auch auf das Land Schleswig-Holstein, ist zu prüfen, ob die Kreditaufnahme durch rechtlich selbständige juristische Personen an denen der Staat (Bund oder Bundesländer) allein oder mehrheitlich beteiligt ist, unter dem Gesichtspunkt missbräuchlicher Umgehung bei Bewertung der bundes- bzw. landesverfassungsrechtlichen Regelung zur Schuldenbremse einzubeziehen sind⁵.

Ausgehend von dem Begriff des Missbrauches kann eine derartige den Anwendungsbereich einer gesetzlichen Regelung erweiternde Norminterpretation nur dann gerechtfertigt sein, wenn die Gestaltungsform gerade deshalb gewählt wird, um die in der verfassungsgesetzlichen Regelung zur Schuldenbremse enthaltenen Begrenzungen unanwendbar zu machen. Ein Missbrauch setzt voraus, dass es gerade Ziel der Regelung ist, einen Sachverhalt aus dem Anwendungsbereich einer Norm herauszuführen, ohne dass die gewählte juristische Gestaltung durch sachliche Gründe gerechtfertigt ist. Dementsprechend dürfte eine missbräuchliche Umgehung des Art. 109 Abs. 3 GG – und gleichermaßen auch des Art. 61 Abs. 1 Verf SH – nicht schon dann angenommen werden können, wenn eine Kreditaufnahme durch private Dritte im Auftrag und für Rechnung des Bundes oder im Auftrag des Bundes oder im Auftrag des Bundes aber auf eigenen Namen und auf eigene Rechnung erfolgt. Bei einer solchen Umschreibung würden nämlich im Ergebnis die Haushalte aller rechtlich selbständigen juristischen Personen, an denen Bund oder Länder beteiligt sind, in die Regelung zur Schuldenbremse einbezogen werden müssen, was der gesetzgeberisch ausdrücklich gewollten Begrenzung auf die Haushalte von Bund und Ländern widersprechen würde.

Entscheidendes Abgrenzungskriterium muss vielmehr sein, ob es der gewählten Gestaltungsform an einer eigenen sachlichen Rechtfertigung fehlt und sie allein bezweckt, der Finanzierung von Aufgaben des Bundes bzw. des jeweiligen Landes zu dienen. Dies setzt voraus, dass die Gestaltung allein der Fi-

⁵ So z.B. Kube, in: Maunz/Dürig/Scholz, GG-Kommentar, a.a.O., Art. 109 GG Rn. 121; vgl. auch Hermes, Forwerk, Beckers, Die Schuldenbremse des Bundes und die Möglichkeit der Kreditfinanzierung von Investitionen – Rechtslage, ökonomische Beurteilung und Handlungsempfehlungen, Gutachten März/August 2020, Seite 25 m.w.N.

finanzierung von Bundesaufgaben – entsprechendes gilt auch für die Länder – dienen soll⁶ Eine missbräuchliche Umgehung liegt dementsprechend nicht vor, wenn die juristische Person gegründet worden ist, um eigene Sach- bzw. Verwaltungsaufgaben effektiv zu erfüllen, weil dann ein sachlicher Grund für die Aufgabenauslagerung zu erkennen ist.

c) Übertragung auf den Landesfahrzeugpool

Im vorliegenden Fall soll die Anstalt öffentlichen Rechts als Träger des Landesfahrzeugpools mit der Zielsetzung errichtet werden, die für die SPNV-Verkehrsleistungen in den Netzen Mitte und Süd-West und ggfs. später in weiteren Netzen erforderlichen Fahrzeuge zu beschaffen, vorzuhalten, deren Wert zu erhalten, diese zu bewirtschaften und den die Verkehrsleistungen erbringenden EVU mietweise zur Verfügung zu stellen. Zur Beschaffung gehört nicht nur der kaufweise Erwerb von Fahrzeugen, sondern bspw. auch die Anmietung von Fahrzeugen für sog. Ersatz-, Übergangs- oder Reserveflotten. Die beabsichtigte Kreditaufnahme soll erfolgen, um die Anschaffung der Fahrzeuge nach Maßgabe des mit dem Hersteller bereits geschlossenen Werklieferungsvertrages zu finanzieren. Die Zwecksetzung des als rechtlich selbständige juristische Person zu errichtenden Landesfahrzeugpools ist daher auf die Erledigung einer konkreten Sach- bzw. Verwaltungsaufgabe gerichtet. Es handelt sich nicht um eine Konstruktion, die lediglich dazu dient, den Finanzierungsbedarf der öffentlichen Haushalte des Landes Schleswig-Holstein zu decken. Hinzu kommt, dass die Errichtung des Landesfahrzeugpools gerade deshalb erfolgen soll, weil die ursprünglich geplante Vergabe der Fahrzeugbereitstellung durch einen Privaten mangels vorliegender Angebote nicht erfolgreich gewesen ist. Der auszuwählende Fahrzeugbereitsteller hätte in gleicher Weise die Fahrzeuge nicht nur finanziert, sondern auch intensiv bewirtschaftet. Dies macht ebenfalls deutlich, dass die Bildung des Landesfahrzeugpools nicht etwa rechtsmissbräuchlich zum Zwecke der Umgehung der Regelungen der Schuldenbremse in Art. 61 Abs. 1 Verf SH erfolgt, sondern als Mittel zur effektiven Erfüllung einer bestimmten Sach- bzw. Verwaltungsaufgabe.

⁶ So wohl auch Kube, in: Maunz/Dürig/Herzog/Scholz, GG-Kommentar, a.a.O., Art. 109 Rn. 121; Heun, in: Dreyer, GG-Kommentar, a.a.O., Art. 109 Rn. 24. Entsprechendes gilt auch für die landesrechtlichen Schuldenbremsen-Regelungen.

d) Ergebnis

Im Ergebnis kann die Errichtung der Anstalt öffentlichen Rechts und die vorgesehene Kreditaufnahme durch diese Anstalt zum Zwecke der Finanzierung der Erwerbskosten der für die SPNV-Netze Mitte und Süd-West erforderlichen Fahrzeuge und deren Bewirtschaftung und Zurverfügungstellung an unterschiedliche SPNV-Unternehmen nicht in die Regelung zur Schuldenbremse in Art. 61 Abs. 1 Verf SH einbezogen werden, weil sich diese Regelung bewusst nur auf den Landeshaushalt bezieht und ein Fall der rechtsmissbräuchlichen Umgehung nicht vorliegt.

3. Die europarechtliche Schuldenbremse

a) Der europarechtliche Normenbestand

Die europarechtlichen Regelungen der sog. Schuldenbremse finden ihre Grundlage in Art. 126 Abs. 1 AEUV, nach dem die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, übermäßige öffentliche Defizite zu vermeiden. Auf der Grundlage von Art. 126 Abs. 2 S. 2 AEUV und dem Protokoll (Nr. 12) über das Verfahren bei einem übermäßigen Defizit (Defizit VfProt)⁷ prüft die Kommission die Einhaltung der Haushaltsdisziplin anhand der sog. Maastricht-Kriterien, die nicht überschritten werden dürfen. Es handelt sich hierbei um die folgenden Grenzen:

- 3 % für das Verhältnis zwischen dem geplanten oder tatsächlichen öffentlichen Defizit und dem Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen,
- 60 % für das Verhältnis zwischen dem öffentlichen Schuldenstand und dem BIP zu Marktpreisen.

Die genannten Grenzen sind durch den im Jahr 1997 vereinbarten Stabilitäts- und Wachstumspakt festgeschrieben und konkretisiert worden. Darüber hinaus haben eine Vielzahl von Mitgliedsstaaten der EU, auch die Bundesrepublik Deutschland, den Vertrag über Stabilität, Koordinierung und Steuerung in der Wirtschafts- und Währungsunion (SKS-Vertrag bzw. „Fiskalvertrag“) geschlossen, der den Stabili-

⁷ ABl. EG v. 29.07.1992, C 191/84.

täts- und Wachstumspakt ergänzt und intensiviert. Nach den Vorgaben des Stabilitäts- und Wachstumspakts und des Fiskalvertrages gilt für die Bundesrepublik Deutschland eine zulässige Obergrenze für das strukturelle gesamtstaatliche Finanzierungsdefizit von 0,5 % des BIP⁸.

b) Kreditaufnahme der Anstalt öffentlichen Rechts im Lichte der europäischen Schuldenbremse

Zu klären ist, ob eine Kreditaufnahme der den Landesfahrzeugpool tragenden Anstalt des öffentlichen Rechts zum Zwecke der Finanzierung des Erwerbs der im SPNV in den Netzen Mitte und Süd-West erforderlichen Fahrzeuge bei Prüfung, ob die Bundesrepublik Deutschland die ihr gesetzten europarechtlichen Grenzen der Schuldenbremse einhält, zu berücksichtigen sind. Maßgeblich ist insoweit, ob die entsprechende Kreditaufnahme als öffentliches Defizit i.S.v. Art. 126 Abs. 1 AEUV einzuordnen ist. Dies wiederum beantwortet sich nach Art. 1 Abs. 1 und 3 der VO (EG) Nr. 479/2009 in der Fassung der VO (EU) Nr. 220/2014 in Anwendung des sog. Systems volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 2010). Die Prüfung der Zurechnung erfolgt in den unter Ziffer 20.17 ESGV 2010 vorgegebenen Schritten:

- Zunächst muss es sich bei der maßgeblichen Institution um eine institutionelle Einheit handeln. Eine institutionelle Einheit ist nach Ziffer 2.12 ESGV 2010 eine wirtschaftliche Einheit, die durch Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktion gekennzeichnet ist. Eine gebietsansässige Einheit gilt als institutionelle Einheit in dem Wirtschaftsgebiet, in dem ihr Schwerpunkt des wirtschaftlichen Hauptinteresses liegt, wenn sie neben der Entscheidungsfreiheit entweder über eine vollständige Rechnungsführung verfügt oder in der Lage ist, eine vollständige Rechnungsführung zu erstellen.

Die Anstalt öffentlichen Rechts, die Träger des Landesfahrzeugpools werden soll, erfüllt die an die Annahme einer institutionellen Einheit gestellten Voraussetzungen. Es handelt sich um eine rechtlich selbständige juristische Per-

⁸ Vgl. Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu Organisationsformen und Finanzierungsvarianten für die Bundesfernstraßen, 2017, S. 84; vgl. auch Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Berücksichtigung der Beteiligung des Bundes im Rahmen der nationalen und europäischen Verschuldensgrenzen, 2022, WD4-3000-003/22, S. 7.

son mit eigener Rechnungsführung. Aufgrund der dem Landesfahrzeugpool obliegenden Aufgaben ist eine derartige eigene Rechnungsführung auch unverzichtbar.

- Eine Zurechnung zum Sektor Staat setzt darüber hinaus voraus, dass die institutionelle Einheit öffentlicher Kontrolle unterliegt. Nach Ziffer 20.18 ESVG 2010 ist eine solche öffentliche Kontrolle gegeben, wenn für den Staat die Möglichkeit besteht, die allgemeine Politik oder das Programm dieser Einheit festzulegen. Näher beschrieben wird diese Anforderung in Ziffer 2.38 ESVG 2010.

Da alleiniger Träger der zu gründenden Anstalt des öffentlichen Rechts auf jeden Fall das Land Schleswig-Holstein sein wird, der darüber hinaus auch die Leitungsorgane bestimmen und überwachen wird, muss festgehalten werden, dass die zu bildende institutionelle Einheit der nach Ziffer 20.18 ESVG 2010 geforderten öffentlichen Kontrolle unterliegt.

- Die Zuordnung einer derartigen rechtlich verselbständigten institutionellen Einheit, welche unter öffentlicher Kontrolle steht, zum Sektor Staat entscheidet sich nach Maßgabe der europarechtlichen Bestimmungen danach, ob die Einheit ein sog. „Nichtmarkproduzent“ oder ein „Marktproduzent“ ist. Im erstgenannten Fall erfolgt die schuldenbremsenrechtliche Zurechnung zum Sektor Staat, im zweiten Fall nicht.

Die Abgrenzung erfolgt nach den Ziffern 20.19 ff. ESVG 2010, insbesondere nach Ziffer 20.29 ESVG 2010 im Kern danach, ob die institutionelle Einheit geeignet ist, Marktaktivitäten auszuführen. Dies wird ausweislich der Formulierung in Ziffer 20.29 ESVG 2010 „hauptsächlich durch das übliche quantitative Kriterium (das 50 %-Kriterium) geprüft, unter Anwendung des Verhältnisses von Verkaufserlösen zu Produktionskosten (wie in den Nrn. 20.30 und 20.31 ESVG 2010 definiert). Um Marktproduzent zu sein, muss die öffentliche Einheit wenigstens 50 % ihrer Kosten über einen aussagefähigen Mehrjahreszeitraum durch ihre Verkaufserlöse decken“.

Nach diesem Kriterium wird man die Trägergesellschaft des Landesfahrzeugpools nach meiner Einschätzung als Marktproduzent i.S.v. Nr. 20.19 ESVG

2010 einordnen müssen. Tatsächlich refinanziert der Landesfahrzeugpool sich nämlich über die Einnahmen aus der Vermietung der mit den aufgenommenen Kreditmitteln erworbenen Fahrzeugen, die in den Netzen Mitte und Süd-West zur Erbringung des SPNV durch Verkehrsunternehmen genutzt werden. Schuldner der entsprechenden Mietzahlungen sind die verschiedenen EVU, die in den genannten SPNV-Netzen Verkehrsleistungen erbringen. Das „übliche“ 50 %-Kriterium, auf das Ziffer 20.29 ESVG 2010 abstellt, ist daher erfüllt.

Zu problematisieren ist allerdings, ob aus dem Umstand, dass die von den jeweiligen SPNV-Unternehmen an die Trägerin des Landesfahrzeugpools zu entrichtenden Mieten letztlich den SPNV-Unternehmen durch staatliche Mittel refinanziert werden. Die als Gegenleistung für die Nutzung der durch den Landesfahrzeugpool zur Verfügung gestellten Fahrzeuge zu entrichtenden Mieten sind nämlich Teil des Ausgleichsbetrages, den das Land im Rahmen der in europaweiten Vergabeverfahren vergebenen Verkehrsverträge für die jeweiligen SPNV-Netze an die Unternehmen, die in den jeweiligen Vergabeverfahren das wirtschaftlichste Angebot abgeben und den Zuschlag erhalten, zahlt. Bei einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung stammen die für die Mieten genutzten Mittel daher aus einem staatlichen Haushalt.

Aus meiner Sicht führt dies allerdings nicht dazu, dass die den Landesfahrzeugpool tragende juristische Person entgegen dem obigen Ergebnis als Nichtmarktproduzent i.S.v. Ziffer 20.29 ESVG 2010 eingeordnet werden muss. Dies beruht zum einen darauf, dass es für die entsprechende Einordnung nach den Vorgaben des ESVG-Manuals nicht auf die Refinanzierung der Vertragspartner der zu beurteilenden institutionellen Einheit ankommt. Hinzu kommt, dass die jeweiligen Verkehrsverträge, durch die die Höhe des Abgeltungsbetrages festgelegt wird, jeweils in europaweiten Vergabeverfahren und daher im Wettbewerb vergeben werden. Da die Höhe der Miete, die von der juristischen Person als Trägerin des Landesfahrzeugpools als Gegenleistung für die Zurverfügungstellung der Fahrzeuge gefordert wird, Bestandteil des Ausgleichsbetrages ist und dieser wiederum das wesentliche Zuschlagskriterium in den Vergabeverfahren über die Vergabe der SPNV-Leistungen bildet, steht fest, dass auch die Miete als Teil des Ausgleichsbetrages Bestandteil des Marktwettbewerbs ist.

c) Ergebnis

Im Ergebnis dürfte daher trotz der Refinanzierung der an die Anstalt des öffentlichen Rechts als Trägerin des Landesfahrzeugpools durch die jeweiligen EVU zu zahlenden Mieten im Wege der in Erfüllung der in den jeweiligen SPNV-Verkehrsverträgen enthaltenen Verpflichtung zur Zahlung eines Ausgleichsbetrages durch das Land die Trägerin des Landesfahrzeugpools weiterhin als Marktproduzent eingeordnet werden können. Es handelt sich gerade nicht um einen Nichtmarktproduzenten, der im Rahmen der Anwendung der europarechtlichen Regelungen zur Schuldenbremse dem staatlichen Sektor zuzuordnen wäre.

Dies wiederum führt zu dem Ergebnis, dass die Kreditaufnahme durch die Anstalt öffentlichen Rechts zur Finanzierung des Kaufpreises für die entsprechenden Fahrzeuge auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten nicht schuldenbremsenrelevant ist.

III. Zusammenfassung

Es kann festgehalten werden, dass die nach Errichtung der Anstalt des öffentlichen Rechts beabsichtigte Kreditaufnahme durch die Anstalt des öffentlichen Rechts zum Zwecke der Finanzierung des Eigentumserwerbs an den für die Netze Mitte und Süd-West benötigten Triebzügen weder landesrechtlich noch europarechtlich schuldenbremsenrelevant sein dürfte. Bei landesrechtlicher Betrachtungsweise ergibt sich dies bereits aus dem Umstand, dass die Kreditaufnahme durch die Anstalt des öffentlichen Rechts nicht dem Landeshaushalt zuzurechnen ist. Europarechtlich folgt das gleiche Ergebnis aus dem Umstand, dass die Anstalt des öffentlichen Rechts ihre wesentlichen Einnahmen aus Mietverträgen mit den die Triebzüge nutzenden EVU generiert und damit als „Marktproduzent“ eingeordnet werden kann.

Kiel, den 31.05.2024

gez. Prof. Dr. Mathias Nebendahl

VII/Lü/Bi