

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

Minister

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

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/3317

An den Vorsitzenden des
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

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 03.06.2024
gez. Staatssekretär Oliver Rabe

29.05.2024

Information zur Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

indem durch die Regierungsfractionen ein Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG, Drs. 20/2136) beim Landtag eingebracht wurde, besteht keine Notwendigkeit mehr, alle Einzelheiten zur Gründung eines Landesfahrzeugpools weiterhin vertraulich zu behandeln. Da die der ursprünglichen Ausschussvorlage (vertraulicher Umdruck 20/3195) beigefügten Anlagen jedoch Einzelheiten zur der vom Land einkalkulierten Marge der Kreditinstitute enthalten, ist von einer Veröffentlichung dieser Unterlagen bis zum Abschluss des Darlehenswettbewerbs gleichwohl dringend abzusehen. Anderenfalls könnten dem Land finanzielle Nachteile im Darlehenswettbewerb

entstehen. Darüber hinaus enthalten die Unterlagen sensible Informationen zum Werklieferungsvertrag mit Alstom.

Um dem berechtigten Interesse der Ausschussmitglieder, von meinem Haus weitergabefähige Unterlagen zu erhalten, nachzukommen, wurde die von den Ausschüssen in vertraulicher Sitzung erörterten Unterlagen von den sensiblen Informationen bereinigt. Anliegend übersende ich Ihnen die öffentlich kommunizierbaren Dokumente der KCW GmbH bzw. der NAH.SH GmbH.

Weiterhin können folgende Informationen aus dem vertraulichen Umdruck (20/3195) öffentlich dargestellt werden:

Der interne umfangreiche Abwägungsprozess der verschiedenen Organisationsformen zur Gründung eines Landesfahrzeugpools (i. F. ZUG.SH) konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Wie sich aus der Stellungnahme der KCW GmbH ergibt, wird empfohlen die ZUG.SH in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) zu errichten. Diese Empfehlung wurde von der KCW GmbH im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die AöR wird – im Gegensatz zur GmbH – voraussichtlich bessere Finanzierungsbedingungen für die vom Land verbindlich bei Alstom bestellten 42 Triebfahrzeuge (mit einem Gesamtvolumen von etwa 500 Mio. €) erhalten. Nach den Berechnungen der KCW GmbH kann über den voraussichtlichen Lebenszyklus der Fahrzeuge von 30 Jahren ein finanzieller Vorteil der AöR von schätzungsweise 10 bis 15 Mio. € realisiert werden.

Neben den signifikant günstigeren Finanzierungsbedingungen wird die AöR zudem steuerlich begünstigt, denn im Gegensatz zu einer GmbH ist die AöR nicht ertragssteuerpflichtig, sofern ihre Betätigung über eine grundsätzlich ertragssteuerfreie Vermögensverwaltung nicht hinausgeht. Für die ZUG.SH ist nicht beabsichtigt, die Betätigung der Anstalt über die Vermögensverwaltung hinaus zu erstrecken. Bei einer Einordnung der AöR als rein vermögensverwaltende Anstalt durch die Finanzbehörden würde diese Steuerlast hingegen nicht anfallen. Vor diesem Hintergrund könnte durch die Gründung einer AöR über einen 30-jährigen Finanzierungszeitraum ertragssteuerliche Lasten von schätzungsweise mehr als 20 Mio. € eingespart.

Aufgrund der meines Erachtens überzeugenden Argumente, die ZUG.SH in der Rechtsform der AöR zu errichten, möchte ich Ihnen bereits zum jetzigen Zeitpunkt im Folgenden die Eckpunkte des Modells der ZUG.SH AöR näher skizzieren.

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. Beispiele für entsprechende Einrichtungen des Landes sind die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) oder die Anstalt Schleswig-Holsteinische Landesforsten. Die Organe der ZUG.SH sollen aus Vorstand, Verwaltungsrat und Gewährträgersversammlung bestehen. Der Vorstand führt die Geschäfte der ZUG.SH und ist zur Vertretung der Anstalt befugt. Der Verwaltungsrat überwacht die

Geschäftsführung des Vorstandes und erteilt Zustimmungen zu Geschäften von wesentlicher Bedeutung. Die Gewährträgersversammlung soll durch das für Schienenverkehr zuständige Ministerium und das Finanzministerium gebildet werden. Die Gewährträgersversammlung überwacht die Geschäftsführung im Hinblick auf die vom Land gewährte Gewährträgerhaftung. Durch die Gewährträgersversammlung wird mithin die hinreichende Kontrolle der Träger gegenüber der Anstalt gewährleistet

Damit die ZUG.SH ihre gesetzlichen Aufgaben erfüllen kann, muss sie zeitnah nach der Gründung die wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem mit Alstom geschlossenen Werklieferungsvertrag vom Land übertragen bekommen. Erst dadurch kann die ZUG.SH rechtliche und wirtschaftliche Eigentümerin der Fahrzeuge werden. Um die ab Februar 2025 fällig werdenden Zahlungsraten an Alstom begleichen zu können, soll die AöR mittels eines Finanzierungswettbewerbs am Kapitalmarkt das erforderliche Fremdkapital aufnehmen. Die Finanzierung ist gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a) PfandBG pfandbriefeffähig („deckungsstockfähig“) und somit zu günstigen Kommunalkreditkonditionen möglich. Zur Aufnahme von Fremdkapital für die Finanzierung der Triebzugflotte ist zusätzliches Eigenkapital nicht erforderlich. Nach Abschluss der Darlehenswettbewerbe ist die ZUG.SH bei Auslieferung der Triebzüge für die vertragliche Abnahme der Fahrzeuge verantwortlich. Wie im Vergabeverfahren über die Verkehrsleistung („SH-MSW IV“) vorgesehen, wird die ZUG.SH mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (i. F. EVU), welche die Betriebsleistung im Netz Mitte bzw. Südwest zu erbringen haben, einen vorgegebenen Fahrzeugmietvertrag abschließen. Mit den auf dieser vertraglichen Grundlage beruhenden Mietzahlungen, welche wiederum von den EVU aus der verkehrsvertraglichen Abgeltung des Landes oder Fahrgelderlösen refinanziert werden, deckt die ZUG.SH ihre eigenen Verwaltungskosten und bedient insbesondere den Kapitaldienst für Zins- und Tilgungszahlungen an ihre Kapitalgeber. 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 Fahrgelderlösen 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 30-jährige Einsatz- und Instandhaltungsdauer der Fahrzeuge sowie der entsprechend angelegte Tilgungszeitraum durch Mieteinnahmen finanzieren zu können. Die soeben dargestellte Konzeption eines Landesfahrzeugpools orientiert sich im Wesentlichen an dem in Baden-Württemberg seit mehreren Jahren erfolgreich praktizierten Modell.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen

Anlagen

1. Stellungnahme der KCW GmbH zur geeigneten Rechtsform eines Landesfahrzeugpools für Schleswig-Holstein vom 22.05.2024

2. ZUG.SH – Landesfahrzeugpool für Schleswig-Holstein Modellskizze der NAH.SH, Stand Mai 2024

Vermerk

Thema	Stellungnahme zur geeigneten Rechtsform eines Landesfahrzeugpools für Schleswig-Holstein
Projekt-Nr.	1481-P
Erstellt von	Dr. Henning Tegner; Harald Schiller; Sebastian Fischer; Kirsten Kalaene-Benthin; Simon Brinkrolf
Erstellt am	22.05.2024
Kontakt	030 4081768-77 tegn@kcw-online.de

Stellungnahme zur geeigneten Rechtsform eines Landesfahrzeugpools für Schleswig-Holstein

1	Hintergrund und Anlass	2
2	Zusammenfassung	2
3	Überblick möglicher Rechtsformen	5
4	Vergleich der Rechtsformen	5
4.1	Finanzierungskonditionen und Darlehenswettbewerb	5
4.2	Zeitbedarf	6
4.2.1	Gründung	6
4.2.2	Darlehenswettbewerb	7
4.3	Steuerliche Auswirkungen	8
4.4	Haftung	8
4.5	Künftige Anforderungen und Optionen	9
4.5.1	Managementaufwand	9
4.5.2	Staatliche Kontrolle, Aufsichtsgremien	9
4.5.3	Personalgewinnung, Dienstherren	9
4.5.4	Erstellung und Offenlegung Jahresabschluss	10
4.5.5	Verkaufs- bzw. Privatisierungsoption	10
4.6	Auswirkungen auf die Anrechnung der Landesschuld	11
5	Fazit und Empfehlung	11

1 Hintergrund und Anlass

Aktuell erwägt das Land Schleswig-Holstein die Einrichtung eines Landesfahrzeugpools zur Finanzierung, Vorhaltung und Vermietung von Triebfahrzeugen für das Netz Mitte/Süd-West (Arbeitstitel „ZUG.SH“).

Im Rahmen dieser Erwägung ist KCW gebeten worden, eine Stellungnahme hinsichtlich der besten geeigneten Rechtsform eines potentiellen künftigen Landesfahrzeugpools zu erstellen.

In diesem Dokument werden mögliche Rechtsformen aus verschiedenen Perspektiven analysiert und als Schlussfolgerung wird eine Empfehlung geben. Zunächst werden die in Frage kommenden Rechtsformen dargestellt. Diese werden nachfolgend hinsichtlich der folgenden Aspekte betrachtet:

- Auswirkungen auf die erwarteten **Finanzierungskonditionen** der Kapitalgeber und **Darlehenswettbewerb**,
- Aufwand und mögliche Hindernisse bei der **Gründung**,
- **Steuerliche** Auswirkungen,
- Auswirkungen auf die **Haftung** des Landes,
- **künftige Anforderungen** des Landes (u. a. Verkaufs- und Privatisierungsoption) sowie
- etwaige Auswirkungen hinsichtlich der sog. „**Schuldenbremse**“.

Diese Stellungnahme berücksichtigt in ihrer Analyse die zwischenzeitlich vorliegenden Einschätzungen weiterer Experten, insbesondere Stellungnahmen von Prof. RA Mathias Nebendahl (BMZ) zur Schuldenbremse und zum Gründungsaufwand und Fachauskünfte von Hans-Henning Schäfer (Märkische Revision) zu steuerlichen Auswirkungen.

2 Zusammenfassung

In diesem Vermerk werden insbesondere die Rechtsformen GmbH und AöR betrachtet. Vorerst aus der Betrachtung ausgenommen wurden die (unselbständigen) Rechtsformen „Regiebetrieb“, „Eigenbetrieb“ und „Vermögensverwaltung im Haushalt“, da diese nicht über die notwendigen Flexibilitätsvorteile im Geschäftsbetrieb verfügen.

Die ZUG.SH soll schnell und flexibel agieren können, beispielsweise beim Abschluss der Mietverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder bei der erforderlichen Umbauten und Erneuerungsmaßnahmen für die Triebzüge. Hierzu ist eine rechtlich selbständige Rechtsform vorteilhaft. Zudem wäre eine

unselbständige Organisationseinheit bei Bedarf nicht veräußerungsfähig. Des Weiteren wäre bei einer unselbständigen Rechtsform eine zusätzliche Haushaltsführung zu etablieren und steuerrechtlich abzusichern und als Einrichtungen ohne eigene Rechtspersönlichkeit wären diese prima facie mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Schuldenbremse anzurechnen.

Weiterhin außer Betracht bleiben der Regiebetrieb sowie der „Zweckverband“ als Organisationsformen kommunaler Gebietskörperschaften, da diese Organisationsstruktur zur Umsetzung einer landesweiten Fahrzeugpoolgesellschaft nicht geeignet ist. Des Weiteren stellen Personengesellschaften (GbR, oHG, KG bzw. die GmbH & Co. KG) ebenfalls keine geeigneten Organisationsformen dar. Insbesondere handelt es sich bei Einzelunternehmen und Personengesellschaften nicht um eigenständige juristische Personen. GbR, oHG und KG sind ohne eine Haftungsbegrenzung des Gesellschafters landesrechtlich nicht zulässig, eine GmbH & Co. KG ist wegen der ertragsteuerlichen Zurechnung der Ergebnisse zum Gesellschafter ungeeignet. Die Aktiengesellschaft ist zwar als juristische Person rechtlich organisiert, sie stellt jedoch wegen des hohen Gründungsaufwandes, der auf breite Anteilseignerschichten ausgerichteten Organisationsstruktur und des hohen Eigenkapitalanteils keine geeignete Rechtsform eines Landesfahrzeugpools dar.

Die Bewertung der Rechtsformen AÖR und GmbH fällt vor dem Hintergrund der folgenden Kriterien wie folgt aus:

Finanzierungskonditionen: Eine Forderung eines Finanzierers gegen die AÖR unter Gewährträgerhaftung kommt nach § 20 Abs. 1 Nr. 1 lit. a) Pfandbriefgesetz einer direkten Forderung gegen den Gewährträger nahe und führt daher zu günstigeren Finanzierungskonditionen als bei einem privaten Fahrzeugvorhalter. Bei einer landeseigenen GmbH wirkt sich dieser Vorteil, auch bei Gewährung einer Kapitaldienstgarantie des Landes, voraussichtlich etwas geringer aus, so dass sich hieraus nach unseren Berechnungen über den voraussichtlichen Lebenszyklus der Fahrzeuge von 30 Jahren ein finanzieller Vorteil der AÖR von schätzungsweise 10 bis 15 Mio. € ergibt.

Gründungs Aufwand: Der Gründungsaufwand fällt bei der AÖR aufgrund des Gesetzeserfordernisses höher aus. Im Gegenzug entfällt der bei Gründung einer GmbH anfallende Aufwand für die notarielle Beurkundung und den Eintrag ins Handelsregister.

Steuerliche Lasten: Laut Auskünften der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Märkische Revision fallen bei einer GmbH kraft Rechtsform über 30 Jahre ertrags-

steuerliche Lasten von voraussichtlich mehr als 15 Mio. € an. Bei einer Einordnung der AÖR als rein vermögensverwaltenden AÖR durch die Finanzbehörden würde dieser Steuerlast nicht anfallen.

Haftung: Die Haftung des Landes ist bei der AÖR grundsätzlich unbegrenzt, faktisch aber auf die Verbindlichkeiten beschränkt. Bei der GmbH ist die Haftung des Landes als deren Eigentümerin grundsätzlich auf das Stammkapital beschränkt. Da die Finanzierung der Fahrzeuge bei der Rechtsform GmbH allerdings eine Kapitaldienstgarantie des Landes voraussetzt, um annehmbare Finanzierungskonditionen zu erzielen, erstreckt sich die faktische Haftung ebenso wie bei der AÖR auf die gesamten Verbindlichkeiten.

Künftige Anforderungen und Optionen: Im laufenden Aufwand unterscheiden sich die beiden Rechtsformvarianten kaum, auch wenn die GmbH höheren Publizitätspflichten unterliegt.

Sollte die ZUG.SH zu einem späteren Zeitpunkt privatisiert werden, sind die Gesellschaftsanteile einer GmbH relativ fungibel veräußerbar, die der AÖR jedoch nicht. Die Herausforderung einer rechtssicheren Mitübertragung von Finanzierungssicherheiten besteht in beiden Fällen. Bei einer AÖR käme jedoch hinzu, dass vor einer Privatisierung die Rechtsform umgewandelt werden müsste.

Schuldenbremse: Laut Stellungnahme von Prof. Nebendahl, Rechtsanwaltskanzlei BMZ, vom 11.03.2024 ist die Kreditaufnahme durch eine rechtlich verselbständigte juristische Person – unabhängig davon, ob es sich um eine landeseigene GmbH oder um eine AÖR handelt – nach den Bestimmungen in Art. 61 Verf SH unbedenklich.

Mit Blick auf die überwiegenden finanziellen Vorteile ist die Rechtsform AÖR zu empfehlen. Der höhere Gründungsaufwand einer AÖR erscheint dagegen vertretbar, solange Gründung und Geschäftsaufnahme rechtzeitig vor der Fälligkeit der ersten Zahlung im Februar 2025 erfolgen können. Dies wird nach derzeitigem Stand möglich sein.

Während die finanziellen Vorteile der AÖR der Größenordnung nach relativ sicher anfallen, ist über eine spätere Veräußerung der Einrichtung noch nicht entschieden; sie ist daher mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu gewichten.

3 Überblick möglicher Rechtsformen

Bei einer **Anstalt öffentlichen Rechts (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. Beispiele für entsprechende Einrichtungen sind die Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH), die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) und die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW). Organe der AöR sind i.d.R. die Gewährträgersammlung (zur Vertretung der Haftungsinteressen durch die beteiligten Ministerien), zwingend die Geschäftsführung bzw. der Vorstand als Vertretungsorgan sowie ggf. ein Verwaltungsrat.

Die **GmbH** ist eine Kapitalgesellschaft. Als juristische Person haftet sie mit ihrem gesamten Vermögen, während die Haftung ihrer Gesellschafter auf die Einlage begrenzt ist. Organe sind die Gesellschafterversammlung, der/die Geschäftsführer sowie ggf. ein Aufsichtsrat.

Der Corporate Governance Kodex des Landes Schleswig-Holstein (CGK-SH) sieht für Unternehmen, an denen das Land beteiligt ist, alle drei Organe vor: Geschäftsleitung, Überwachungsorgan und Gesellschafterversammlung.

4 Vergleich der Rechtsformen

4.1 Finanzierungskonditionen und Darlehenswettbewerb

GmbH und AöR unterscheiden sich hinsichtlich der Haftung ihrer Gesellschafter bzw. Gewährträger. Bei Aufnahme von Krediten wirkt sich dieses auf die Risikobewertung seitens der Kreditgeber aus.

Für die AöR wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Gewährträgerhaftung und mit einer Kapitaldienstgarantie Pfandbriefkonditionen erreicht werden.

Die Haftung der GmbH ist auf die Höhe ihrer Einlagen (Stammkapital) beschränkt. Damit besteht das wirtschaftliche Risiko der Gesellschafter grundsätzlich auch nur in dieser Höhe. Dies führt allerdings regelmäßig zu Problemen bei der Fremdkapitalbeschaffung. Die Fremdkapitalgeber werden über das Eigenkapital der Gesellschaft hinausgehende zusätzliche Sicherheiten einfordern. Im Fall einer landeseigenen GmbH wird folglich eine Kapitaldienstgarantie nach § 23 Abs. 1 Landeshaushaltsgesetz 2024 erforderlich werden, wie sie bereits im

Fall der Vergabe an einen privaten Fahrzeugvorhalter (Vergabe MSW II) vorgesehen war. Diese Sicherheiten werden nach Einschätzung der IB.SH als weniger werthaltig bzw. aufwändiger angesehen als die Kombination von Kapitaldienstgarantie und Gewährträgerhaftung bei einer AÖR. Daher wird angenommen, dass eine landeseigene GmbH mit entsprechender Kapitaldienstgarantie 10 Basispunkte höhere Finanzierungskosten als eine AÖR mit Kapitaldienstgarantie hat.

Im Ergebnis hat die AÖR unter diesen Annahmen über 30 Jahre Finanzierungskostenvorteile von ca. 12 Mio. € im Vergleich zur GmbH.

Für die Gründung einer GmbH ist ein Stammkapital von mindestens 25.000 € erforderlich, wovon zur Gründung mindestens die Hälfte einzuzahlen ist. Für die AÖR ist grundsätzlich kein Eigenkapital erforderlich. In beiden Rechtsformfällen erscheint allerdings die Einzahlung von Eigenkapital mindestens in einer mittleren sechsstelligen Größe ratsam, um die ersten Anlaufkosten bis zum Eingang des ersten Kredits decken zu können. Die weiteren Vorlaufkosten (insb. Bauzeitinsen) lassen sich über Kredite abdecken.

4.2 Zeitbedarf

4.2.1 Gründung

Da die ZUG.SH nach Gründung Zeit für die Durchführung eines Darlehenswettbewerbs und den Abschluss von Kreditverträgen benötigt, soll die Gründung möglichst vor Ende Juli 2024 erfolgen.

Die Gründung einer **AÖR** bedarf – neben der Einwilligung des Finanzausschusses gemäß § 23 Abs. 15 Haushaltsgesetz 2024 – nach § 42 Abs. 1 LVwG SH der Gesetzesform, inkl. der Gesetzesbegründung, der Gesetzesfolgenabschätzung und des Satzungsentwurfs (vgl. BMZ-Stellungnahme vom 07.02.2024). Hierzu kann mit dem Ziel der Aufwandsminimierung in wesentlichen Teilen auf veröffentlichte Beschlussunterlagen vergleichbarer AÖR zurückgegriffen werden. Im schnellsten Fall könnte das AÖR-Errichtungsgesetzes im Juni 2024 vom Landtag beschlossen werden; für diesen Fall würde das Gesetz nach der Veröffentlichung im Gesetzesblatt am 05.07.24 in Kraft treten.

Zur Gründung einer **GmbH** bedarf es nach § 65 Abs. 2 LHO der Zustimmung des Finanzministeriums und gemäß § 23 Abs. 15 n.F. Haushaltsgesetz 2024 (Entwurf) einer Einwilligung des Finanzausschusses. Diese sollte gemäß Zeitplan bis Ende Juni 2024 erfolgen.

Nach erfolgter politischer Beschlussfassung bedarf es zur formalen Gründung einer notariellen Beurkundung sowie der Bestellung eines Gründungs-Geschäftsführers. Sowohl die notarielle Beurkundung als auch die Bestellung des Gründungs-Geschäftsführers sind von der Gesellschafterversammlung zu beschließen. Erforderlich sind weiterhin der Eintrag ins Handelsregister, die Anmeldung bei der IHK sowie die Gewerbeanmeldung und die (steuerliche) Erfassung. Der „technische“ Zeitaufwand hierfür wird auf ein bis zwei Wochen geschätzt (vgl. BMZ-Stellungnahme vom 07.02.2024).

Sowohl bei der GmbH als auch bei der AöR fallen externe Kosten für steuerliche und juristische Beratung sowie bei der GmbH für die notarielle Beurkundung an.

Unabhängig von der Rechtsform ist nach § 7 Abs. 2 LHO eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen, die auch eine Feststellung beinhalten muss, ob die wahrgenommenen Aufgaben über den gesamten Lebenszyklus ebenso gut oder besser in Zusammenarbeit mit Privaten erfüllt werden können.

Fazit: Die Gründungsvorbereitungen sind für eine AöR zwar deutlich aufwendiger als für eine GmbH, allerdings ist es nach aktuellem Zeitplan möglich, sowohl für die AöR als auch für die GmbH die Gründung vor der parlamentarischen Sommerpause abzuschließen, so dass eine Geschäftsaufnahme im Sommer 2024 möglich wird.

4.2.2 Darlehenswettbewerb

Die Verhandlungen mit den Finanzierern werden voraussichtlich im Fall einer GmbH mehr Zeit beanspruchen, da die zu stellenden Sicherheiten (u.a. die Kapitaldienstgarantie) erörtert und von den Finanzierern bewertet werden müssen. Bei einer AöR bedarf dagegen die Gewährträgerhaftung des Landes keiner Erörterung und ist einfach bewertbar. Der Aufwand für die Erbringung von Nachweisen und Unterlagen für die Finanzierung dürfte für beide Rechtsformen hingegen vergleichbar sein.

Den vermutlich größten Zeitaufwand sehen wir in den Verhandlungen mit der Europäischen Investitionsbank, deren Einbindung aufgrund des hohen Finanzierungsvolumens geboten erscheint. Er gilt für beide Rechtsformen gleichermaßen.

4.3 Steuerliche Auswirkungen

Eine **GmbH** ist als Kapitalgesellschaft kraft Rechtsform ertragssteuerpflichtig. Der Körperschaftssteuer könnte grundsätzlich entfallen, soweit die ZUG.SH GmbH auf eine Gewinnerzielung (weitestgehend) verzichtet.

Allerdings werden die Zinszahlungen der GmbH nach § 8 Gewerbesteuergesetz dem Gewinn steuerwirksam hinzugerechnet, und die GmbH unterliegt auch ohne Gewinn einer Mindestgewinnbesteuerung auf die Anfangsverluste. Dies führt dies im Betrachtungszeitraum von 30 Jahren zu einer Ertragssteuerbelastung von voraussichtlich mehr als 15 Mio. €.

Eine **AöR** ist demgegenüber nicht bereits kraft Rechtsform ertragssteuerpflichtig. Eine Ertragssteuerpflicht würde nur entstehen, wenn ihre Betätigung über eine grundsätzlich ertragssteuerfreie Vermögensverwaltung hinausgeht. Dies ist im vorliegenden Fall nicht beabsichtigt. In der Folge darf die AöR neben der reinen Finanzierung und Vermietung der Fahrzeuge sowie der Wahrnehmung der Eigentümerfunktion (im Sinne eines Controllings zum Erhalt der Vermögensgüter) keine weiteren Aufgaben übernehmen, sie darf zudem keinen Gewinn erzielen, um nicht der Ertragssteuerpflicht zu unterfallen. Die steuerliche Einordnung ist von der Beurteilung der Finanzbehörden abhängig und wird zur Erlangung hinreichender Rechtssicherheit über eine verbindliche Auskunft vor Abschluss der Finanzierungsverträge mit der zuständigen Finanzbehörde zu klären sein.

4.4 Haftung

Der Träger einer AöR ist verpflichtet, seine Anstalt mit den zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten (Anstaltslast) und für die Dauer ihres Bestehens funktionsfähig zu erhalten. Der Träger haftet für die Verbindlichkeiten der Anstalt subsidiär grundsätzlich unbegrenzt (vgl. auch BMZ-Stellungnahme vom 07.02.2024).

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) haftet ihren Gläubigern gegenüber ausschließlich mit dem Gesellschaftsvermögen. Eine private Haftung der Gesellschafter oder der Geschäftsführung ist in der Regel ausgeschlossen. Ein solch hohes Finanzierungsvolumen ist jedoch nur mit weitreichenden Sicherheiten durch das Land wirtschaftlich darstellbar. Sofern das Land aus diesem Grund eine Kapitaldienstgarantie für die Finanzierung der Fahrzeuge übernehmen würde, müssten die Zahlungsraten (inklusive aller Zinsleistungen und möglicher Auflösungskosten) aus dem Fahrzeugkauf bei Zahlungsausfall der

Gesellschaft vom Land übernommen werden. Auf diesem Wege würde das Land SH ebenfalls für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft subsidiär haften.

4.5 Künftige Anforderungen und Optionen

4.5.1 Managementaufwand

Sowohl die AÖR als auch die GmbH werden zur Erfüllung ihrer satzungsgemäßen Aufgaben mit Ressourcen ausgestattet und verursachen Managementaufwand. Unabhängig davon, ob dieser per Geschäftsbesorgungsvertrag von anderen Einrichtungen des Landes oder der ZUG.SH selber erbracht wird, fällt dieser unabhängig von der Rechtsform als Aufwand der Gesellschaft bzw. Anstalt an.

4.5.2 Staatliche Kontrolle, Aufsichtsgremien

Bezüglich der Möglichkeit der staatlichen Kontrolle ergeben sich praktisch keine Unterschiede zwischen den Rechtsformen.

Als Alleingeschafterin einer **GmbH** kann das Land Einfluss über die Gesellschafterversammlung oder einen im Gesellschaftsvertrag vorzusehenden Aufsichtsrat ausüben. Dies kann wie die Kontrolle gegenüber einer Fachabteilung ausgestaltet werden. Beschränkungen der Befugnisse der Geschäftsführung werden im Gesellschaftsvertrag sowie ggf. in einer Geschäftsordnung niedergelegt (vgl. BMZ-Stellungnahme vom 07.02.2024).

Die Organe der **AÖR** sind die Gewährträgerversammlung, der Vorstand sowie ein Verwaltungsrat. Auch bei der AÖR besteht die Möglichkeit, ihre innere Ordnung so auszugestalten, dass dem Land eine effektive Kontrolle über die Arbeit des Vorstands ermöglicht wird.

4.5.3 Personalgewinnung, Dienſtherren

Einer **AÖR** wird die Dienſtherrenfähigkeit zuerkannt, weil die Anstalt dann Beamtenverhältnisse begründen könnte. Dass dies sinnvoll ist oder perspektivisch sinnvoll werden kann, ist derzeit nicht ersichtlich (vgl. BMZ-Stellungnahme vom 07.02.2024).

Soweit die ZUG.SH überhaupt eigenes Personal beschäftigt, sind für deren Gewinnung und Beschäftigung im Übrigen keine durch die Rechtsform begründeten wesentlichen Unterschiede ersichtlich. Die Einrichtung wird in beiden Rechtsformen marktübliche Konditionen anbieten müssen.

4.5.4 Erstellung und Offenlegung Jahresabschluss

Kapitalgesellschaften sind nach Publizitätsgesetz (PublG) offenlegungspflichtige Gesellschaften. Die Offenlegungspflichten einer **AöR** zum Zwecke der Haushaltsberatungen wird in der Regel im AöR-Errichtungsgesetz geregelt. Das PublG sieht für eine AöR keine entsprechenden Pflichten vor. Unabhängig hiervon erscheint es aus Transparenzgründen ratsam, die Jahresabschlüsse der Gesellschaft bzw. Anstalt zu veröffentlichen.

Für Zwecke der Gesetzgebung, der Aufsichtsgremien und der Kapitalgeber erstellen sowohl **GmbH** als auch **AöR** im Regelfall einen jährlichen Wirtschaftsplan, der neben der Prognose für das folgende Wirtschaftsjahr auch eine Mittelfrist- oder auch Langfristprognose (bei einer ZUG.SH wären z.B. Prognosen über 5 Jahre und bis zur Tilgung der Darlehen sachgerecht) beinhaltet. Aufgrund der Stabilität der Zahlungsflüsse (Kapitaldienst bzw. Finanzierungskosten) und dem geringen Anteil sonstiger Geschäftsführungskosten ist dies im konkreten Fall relativ unproblematisch.

Der Aufwand für die jährliche Steuererklärung wird bei der AöR als geringer eingeschätzt, da sie in der Ausprägung Vermögensverwaltungsgesellschaft (vgl. Ziff. 4.3) nicht ertragssteuerpflichtig ist.

4.5.5 Verkaufs- bzw. Privatisierungsoption

Grundsätzlich ist denkbar, eine ZUG.SH zu einem späteren Zeitpunkt ganz oder teilweise zu veräußern bzw. zu privatisieren.

Die Veräußerung von Anteilen (auch zu 100 %) einer **GmbH** ist rein technisch problemlos möglich.

Eine **AöR** wäre nur nach vorheriger Änderung der Rechtsform privatisierbar, wenn die Umwandlung durch ein Gesetz zugelassen ist (§ 31 UmwG). Die Erlaubnis zu Umwandlung könnte im AöR-Errichtungsgesetz verankert werden. Die Privatisierung einer AöR verursacht somit zusätzlichen Aufwand und könnte zudem mit steuerlichen Risiken verbunden sein. Als Alternative verbliebe der Verkauf der Fahrzeuge aus der AöR heraus und deren Auflösung, bei vorzeitiger Ablösung der Darlehen.

Zu bedenken ist in beiden Fällen, dass sowohl die eingegangenen Verpflichtungen als auch die Sicherheiten (Kapitaldienstgarantie) wirksam mit übertragen bzw. für den Übergang aus der AöR vermutlich neu geschaffen werden müssen. Des Weiteren werden sich die Finanzierer eine Kündigung oder Anpassung der Darlehensverträge für den Fall des Gesellschafterwechsels vorbehalten.

4.6 Auswirkungen auf die Anrechnung der Landesschuld

Für die Beurteilung, ob die Verbindlichkeiten der ZUG.SH der verfassungs- und haushaltsrechtlichen Schuldenbremse unterfallen, ist maßgeblich, ob es sich bei der Einheit um eine eigene Rechtspersönlichkeit mit eigener Sachaufgabe handelt oder nicht. Von der Schuldenbremse erfasst wären laut BMZ-Stellungnahme vom 11.3.2024 Kreditaufnahmen des Landes Schleswig-Holstein sowie ihrer rechtlich unselbständigen Sondervermögen. Beides träfe auf einen Landesfahrzeugpool weder in der Rechtsform GmbH noch in der Rechtsform AöR zu. Auch für eine missbräuchliche Umgehung der Schuldenbremse sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, da es der hier geprüften Gestaltungsform nicht an einer eigenen sachlichen Rechtfertigung fehlt (vgl. BMZ-Stellungnahme vom 11.3.2024).

Des Weiteren lässt sich aus ökonomischer Perspektive argumentativ heranziehen, dass das Geschäftsmodell über den gesamten Lebenszyklus eine vollständige Amortisation aller Darlehen aus den im Zeitablauf stabilen Mieteinnahmen der Einrichtung vorsieht. Mögliche Zuführungen und Entnahmen von Eigenkapital aus dem Landeshaushalt in die bzw. aus der Einrichtung sind als „Finanzielle Transaktionen“ anzusehen, die nicht der Schuldenbremse zuzurechnen bzw. bei Entnahmen nicht aus dem Schuldenstand herauszurechnen sind.²

5 Fazit und Empfehlung

Die Gründung einer landeseigenen GmbH ist mit weniger Aufwand verbunden als die einer Anstalt öffentlichen Rechts, welche der Gesetzesform bedarf, allerdings wird der Zeitaufwand des Darlehenswettbewerbs für die GmbH etwas höher veranschlagt als bei der AöR. Dem stehen finanzielle und steuerliche Nachteile der GmbH-Lösung entgegen, die wir auf den Betrachtungszeitraum von 30 Jahren auf einen zweistelligen Millionenbetrag (€) beziffern, heutige Ertragssteuersätze zugrunde gelegt.

Hinsichtlich des laufenden Aufwands unterscheiden sich die beiden Rechtsformen wenig.

² Vgl. Bundesministerium der Finanzen (2022), Kompendium zur Schuldenregel des Bundes (Schuldenbremse), Ziff. 3.4.

Bei der GmbH ist die Haftung des Landes zunächst auf das Stammkapital beschränkt, da diese aber nur mit Hilfe einer Kapitaldienstgarantie des Landes finanziert werden kann, erstreckt sich die faktische Haftung – wie bei der AöR – auf alle Verbindlichkeiten unbeschränkt.

Als selbständige Rechtsträger erscheinen beide Optionen gleichermaßen von der verfassungsrechtlichen Schuldenbremse unberührt.

Eine Veräußerung des Landesfahrzeugpools zu einem späteren Zeitpunkt, ist sowohl bei einer GmbH als auch bei einer AöR möglich. Bei der AöR ist zuvor eine Umwandlung in eine Kapitalgesellschaft erforderlich, welche gesetzlich zugelassen sein muss.

Bewertungsübersicht:

	GmbH	AöR
Finanzierungskonditionen		+
Zeitbedarf Gründung - Bankenwettbewerb	+	+
Steuerliche Auswirkungen		+
Haftung	/	/
Künftige Anforderungen		
- Managementaufwand	/	/
- Staatliche Kontrolle	/	/
- Personalgewinnung		(+) ⁴
- Abschluss- und Transparenzpflichten	/	/
- Verkaufs- bzw. Privatisierungsoption	+	
Auswirkungen auf Landesschuld	/	/

Legende: + = vorteilhafte Rechtsform

/ = Bewertung rechtsformneutral

(+) = relativ geringer Vorteil, vgl. Erläuterung in der Fußnote

Mit Blick auf die finanziellen Vorteile ist die Rechtsform AöR zu empfehlen. Der höhere Gründungsaufwand einer AöR erscheint dagegen vertretbar, solange Gründung und Geschäftsaufnahme rechtzeitig vor der Fälligkeit der ersten Zahlung im Februar 2025 erfolgen können.

⁴ Sowohl GmbH als auch AöR müssen marktgerechte Konditionen bieten, um Personal zu gewinnen. Zusätzlich verfügt die AöR über die Dienstherrenfähigkeit.

ZUG.SH – Landesfahrzeugpool für Schleswig-Holstein

Modellskizze – Stand Mai 2024

Hintergrund

Die NAH.SH bereitet im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ein Vergabeverfahren zur Vergabe von Verkehrsleistungen in den Netzen Mitte und Süd-West mit jährlich etwa 7,1 Millionen Zugkilometern in zwei Losen vor. Die Betriebsaufnahme durch die dann ausgewählten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist für den Fahrplanwechsel 2027 vorgesehen. Das Netz Mitte umfasst die Strecken Hamburg – Flensburg/ Kiel (RE 7, RE 70 und RB 77) und das Netz Süd-West umfasst die Strecken Hamburg – Wrist/Itzehoe (RB 61 und RB 71).

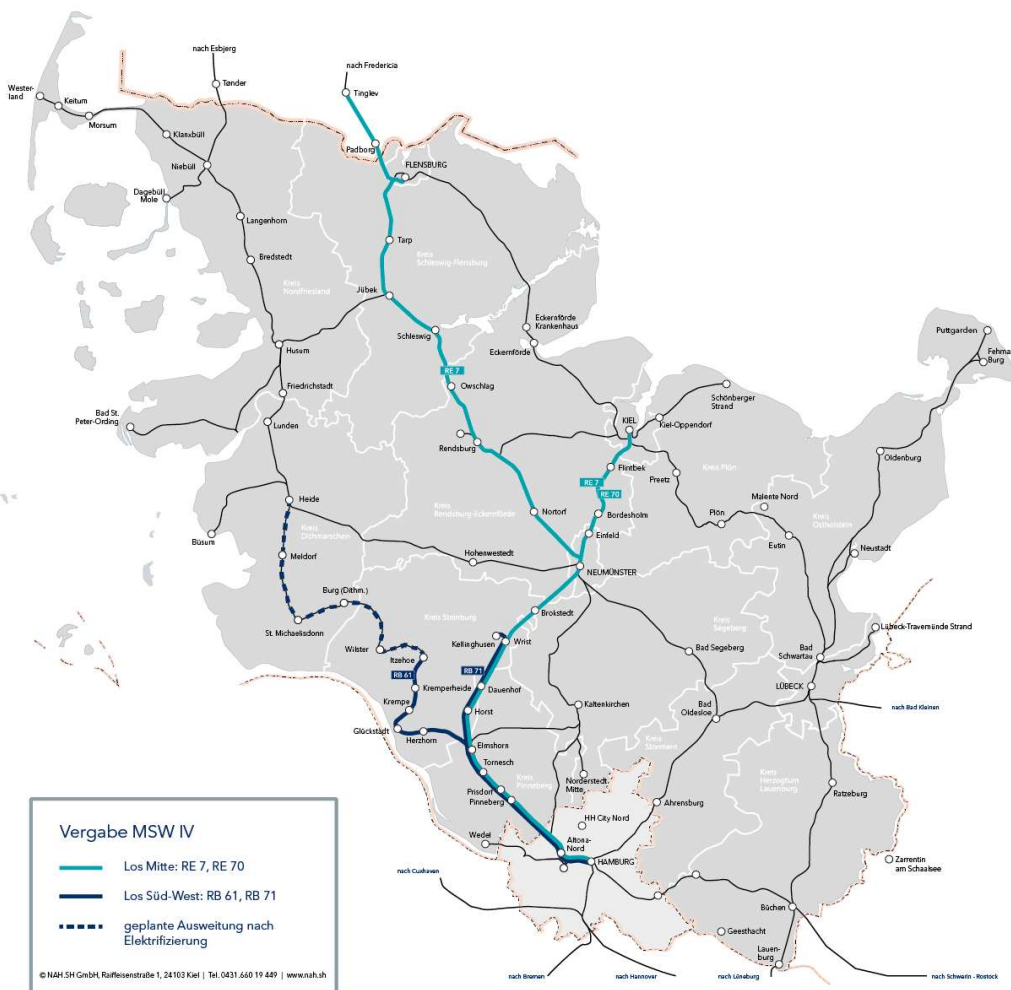


Abbildung 1: Bahnlinienkarte Netze Mitte / Süd-West

Im Juli 2023 wurde als Ergebnis eines vorgelagerten Vergabeverfahrens (EU-TED: [2023/S 175-550146](#)) die Alstom Transport Deutschland GmbH mit der Herstellung von 42 neuen Elektrotriebzügen vom Typ Coradia Max und deren Instandhaltung über 30 Jahre durch das Land beauftragt. Diese Triebzüge werden zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2027 auf den Netzen Mitte und Süd-West die Bestandsfahrzeuge ersetzen und unter anderem durch höhere Kapazitäten, besseren Komfort, optimierte Barrierefreiheit und Tauglichkeit für den Einsatz in Dänemark den SPNV im Land Schleswig-Holstein verbessern.

Im Werklieferungsvertrag zwischen dem Land und dem Hersteller Alstom sind Zahlungspflichten in mehreren Raten festgelegt. Die erste Anzahlung in Höhe von über 100 Mio. € wird im Februar 2025 fällig. In Abhängigkeit vom Baufortschritt und der Auslieferung der Triebzüge sind weitere Ratenzahlungen in den Jahren 2025 und 2027 zu leisten. Das gesamte Finanzierungsvolumen für 42 Fahrzeuge inklusive Ausrüstungsoptionen beträgt voraussichtlich (die Preise unterliegen einer Preisklausel) rund 500 Millionen Euro.

Der Werklieferungsvertrag sieht vor, dass das Land wesentliche Rechte und Pflichten hieraus auf einen Dritten übertragen kann – dies umfasst insbesondere das Recht zum Kauf und zur Eigentumsübernahme der Triebzüge und die Pflicht zur Leistung der Zahlung.

Zur Finanzierung, Vorhaltung und Vermietung dieser Triebzugflotte soll durch das Land Schleswig-Holstein ein Landesfahrzeugpool gegründet werden. Die Konzeption und Ausgestaltung dieses Landesfahrzeugpools werden im Folgenden erläutert.

Modell Landesfahrzeugpool

Der neu als Anstalt öffentlichen Rechts zu gründende Fahrzeugpool des Landes Schleswig-Holsteins – Projektname „ZUG.SH“ – erhält vom Land mittels einer Vereinbarung zur Übertragung die wesentlichen Rechte und Pflichten aus den Verträgen zur Lieferung der Triebzüge, die das Land mit dem Hersteller Alstom geschlossen hat. Dadurch wird die ZUG.SH rechtliche und wirtschaftliche Eigentümerin der Fahrzeuge.

Zur Vergütung des Herstellers nimmt die Anstalt mittels eines Darlehenswettbewerbs fristgerecht am Kapitalmarkt das erforderliche Fremdkapital auf. Die Finanzierung ist gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a) PfandBG pfandbrieffähig („deckungsstockfähig“) und somit zu Pfandbriefkonditionen möglich. Zur Aufnahme von Fremdkapital für die Finanzierung der Triebzugflotte ist zusätzliches Eigenkapital nicht erforderlich. Mit dem aufgenommenen Fremdkapital begleicht die ZUG.SH fristgerecht die fälligen Ratenzahlungen an Alstom gemäß der in der folgenden Tabelle dargestellten voraussichtlichen Höhe und Terminierung:

Zum Zeitpunkt der Auslieferung der Triebzüge übernimmt die ZUG.SH die vertragliche Abnahme der Fahrzeuge und wird neue Eigentümerin. Das Land beauftragt in dem voraussichtlich Ende Mai 2024 beginnenden Vergabeverfahren „SH-MSW IV“ Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erbringung der Betriebsleistung auf den Netzen Mitte und Süd-West. Mit jedem dieser EVU schließt die ZUG.SH einen vorgegebenen Fahrzeugmietvertrag mit Pflicht zur Leistung von Mietzahlungen der EVU an die ZUG.SH.

Mit diesen Mietzahlungen, welche von den EVU aus der verkehrsvertraglichen Abgeltung des Landes oder Fahrgelderlösen gedeckt werden, deckt wiederum die ZUG.SH ihre eigenen Verwaltungskosten und bedient insbesondere den Kapitaldienst für Zins- und Til-

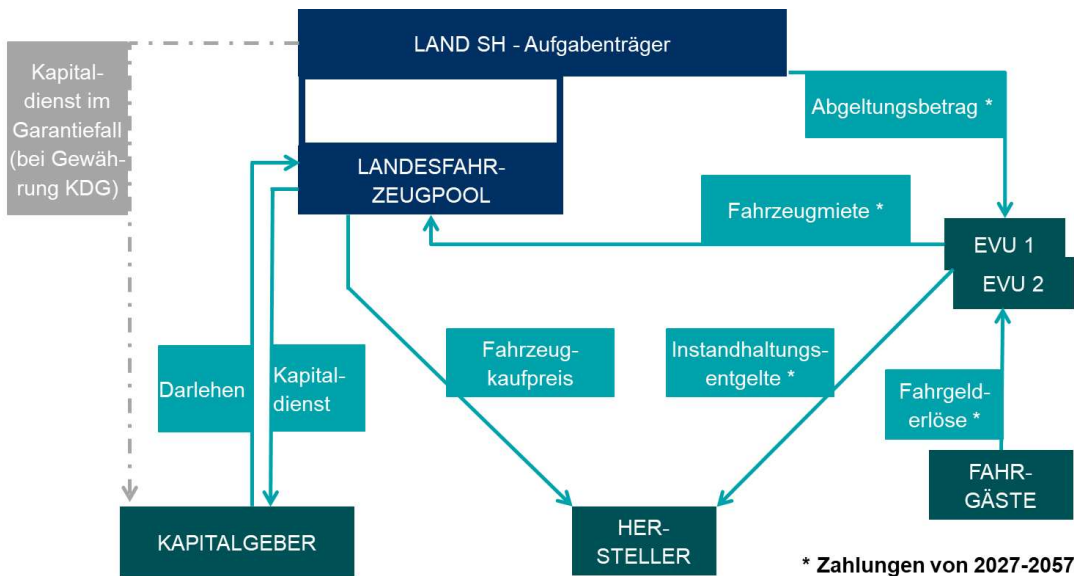


Abbildung 4: Finanzielle Beziehungen Modell Landesfahrzeugpool

Rechtsform, Haftung und Sicherheiten

Der Landesfahrzeugpool wird in der Rechtsform „Anstalt öffentlichen Rechts“ (AöR) errichtet werden. Bei einer AöR obliegt dem Träger die Gewährträgerschaft und somit haftet das Land für Verbindlichkeiten der AöR unbeschränkt, sofern und soweit sie aus dem Vermögen der AöR nicht befriedigt worden sind. Es ist beabsichtigt, den Darlehensvertrag mit einer vom Land gewährten Kapitaldienstgarantie zu flankieren. Nach einer Sondierung des Kapitalmarkts wird diese zusätzliche Sicherheit – auch vor dem Hintergrund europäischer Bankenregularien – zu besonders günstigen, pfandbrieffähigen Finanzierungsbedingungen führen. Die Gewährträgerhaftung als alleiniges Kreditsicherungsinstrument ist für die Kapitalgeber nicht ausreichend, zumal die Anstalt zu Beginn Ihrer Tätigkeit noch keine belastbare Erfolgsbilanz („track record“) aufweisen kann.

Aufgrund besonders günstiger Konditionen soll nach Möglichkeit auch die Europäische Investitionsbank (EIB) in die Finanzierung einbezogen werden. Die EIB könnte bei rechtzeitiger Kreditgenehmigung bis zu 50 % der Investitionssumme finanzieren und verlangt ihrerseits leicht abweichende Sicherheiten. Eine für das Land unverbindliche Kreditgenehmigung wurde bei der EIB bereits beantragt.

Aufgaben der ZUG.SH und deren Erbringung

Die ZUG.SH wird ab Beginn ihrer Errichtung diverse Aufgaben qua Errichtungsgesetz bzw. Satzung durchzuführen haben sowie qua Vereinbarung diverse Pflichten aus dem Werklieferungsvertrag vom Land übertragen bekommen. So wird das Land insbesondere die Pflicht zur Zahlung des Fahrzeugkaufpreises an Alstom auf die ZUG.SH übertragen und den Anspruch auf Lieferung der Züge an die ZUG.SH abtreten. Die ZUG.SH soll dann die Züge an die vom Land mit der Erbringung der SPNV-Leistungen beauftragten EVU vermieten. Die bereits von der NAH.SH mit Unterstützung Dritter begonnene operative

Baubegleitung während der Herstellung soll bei der NAH.SH verbleiben, welche als Vergabestelle auch die Fahrzeugausschreibung durchgeführt hat.

Da der Landesfahrzeugpool – zumindest in einer ersten Zeitspanne nach seiner Errichtung – neben dem Vorstand nicht über ausreichend eigenes qualifiziertes Personal verfügen können wird, um den Darlehenswettbewerb durchzuführen und Verwaltungsaufgaben zu übernehmen, ist vorgesehen, dass die NAH.SH der ZUG.SH die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stellt. Mit einzelnen Aufgaben kann die ZUG.SH auch Dritte beauftragen (z. B. Buchhaltung, Steuerberatung).

Die ZUG.SH soll vom Land mit einem **Stammkapital** in Höhe von 500.000 € ausgestattet werden. Mit diesem Stammkapital soll die ZUG.SH ihre **Anlaufkosten** der ZUG.SH bis zur Aufnahme des ersten Langfristedarlehens finanzieren. Die weiteren Vorlaufkosten bis zum Zeitpunkt, ab dem die ZUG.SH ab Dezember 2027 Mietzahlungen von den EVU erhält, finanziert die ZUG.SH über Kredite, die mit den Fahrzeugfinanzierungskrediten aufgenommen werden. Die Fahrzeugmieten der ZUG.SH werden so bemessen, dass diese über den Einsatzzeitraum der Züge die Kosten der ZUG.SH einschließlich ihrer Anlauf- und sämtlicher Kreditkosten decken.

Organe der ZUG.SH

Die Organe der ZUG.SH werden aus Vorstand, Verwaltungsrat und Gewährträgerversammlung bestehen. Der Vorstand führt die Geschäfte der ZUG.SH und ist zur Vertretung der Anstalt befugt. Der Verwaltungsrat überwacht die Geschäftsführung des Vorstandes sowie alle weiteren wesentlichen Angelegenheiten der ZUG.SH und erteilt Zustimmungen zu Geschäften von wesentlicher Bedeutung. Die Gewährträgerversammlung besteht aus Vertreterinnen und/oder Vertretern des Landes Schleswig-Holstein. Die Gewährträgerversammlung überwacht die Geschäftsführung im Hinblick auf die vom Land gewährte Gewährträgerhaftung.

Weitere Details der Ausgestaltung

Die im Eigentum des Landesfahrzeugpools befindlichen Fahrzeuge können nach Ablauf der 30-jährigen Finanzierung voraussichtlich noch weiter genutzt oder veräußert werden, da sie erwartungsgemäß weitere Jahre einsatzfähig sein werden. Dem landeseigenen Fahrzeugpool entsteht hier somit eine **Restwertchance**, welche zum Beispiel als Eigenkapital für künftige Neufahrzeugbeschaffungen eingesetzt werden kann.

Ein Landesfahrzeugpool unterliegt, anders als ein privates Leasingunternehmen, keinem **Risiko der Insolvenz**, welche das Land vor Herausforderungen bei der Sicherstellung der ununterbrochenen Fahrzeugverfügbarkeit stellen würde. Infolgedessen fallen keine Kosten für Sicherheitsleistungen, Bürgschaften o. ä. an, die von einem privaten, insolvenzfähigen Fahrzeugvorhalter gefordert werden müssten. Des Weiteren ist das bei einem privaten Fahrzeugvorhalter gebotene externe wirtschaftliche Monitoring durch die NAH.SH bei einem Landesfahrzeugpool nicht erforderlich.

In steuerlicher Hinsicht soll die Einrichtung als reine Vermögensverwaltungsgesellschaft ausgestaltet werden, die nicht der Ertragssteuerpflicht unterliegt. Dies setzt voraus, dass

die Einrichtung keine sachfremden Aktivitäten ohne Bezug zu ihren Vermögensgütern (Fahrzeugen) unternimmt und nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet ist.

Zeitplan und weiteres Vorgehen

Das Errichtungsgesetz wurde in den Landtag eingebracht, sodass sich der Landtag in der Sitzungsperiode im Mai 2024 mit dem Gesetz in erster Lesung befassen kann. Eine zweite Lesung und Beschlussfassung des Landtags ist für die Sitzungsperiode im Juni 2024 geplant, sodass das Errichtungsgesetz – am Folgetag nach der Verkündung im Gesetzblatt – am 05.07.2024 in Kraft treten könnte. Parallel zum parlamentarischen Verfahren wird aktuell der Darlehenswettbewerb zur Finanzierung der Neufahrzeuge vorbereitet, welcher ab August 2024 mit geeigneten Kapitalgebern ausgehandelt wird. Spätestens im Januar 2025 ist ein Abschluss der Darlehensverträge avisiert, so dass die erste Anzahlung an Alstom im Februar 2025 fristgerecht geleistet werden kann.