



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 33. Sitzung

Finanzausschuss

20. Wahlperiode – 64. Sitzung

– Vorwegauszug –

am Mittwoch, dem 5. Juni 2024, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender
Andreas Hein (CDU)
Peer Knöfler (CDU)
Rasmus Vöge (CDU)
Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian
Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), in Vertretung von Lasse Petersdotter
Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Thomas Hölck (SPD)
Kianusch Stender (SPD)
Dr. Bernd Buchholz (FDP)
Sybilla Nitsch (SSW)

Anwesende Abgeordnete des Finanzausschusses

Lars Harms (SSW), Vorsitzender
Michel Deckmann (CDU)
Ole-Christopher Plambeck (CDU)
Rasmus Vöge (CDU)
Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Beate Raudies (SPD)
Dr. Bernd Buchholz (FDP), in Vertretung von Annabell Krämer

Weitere Abgeordnete

Niclas Dürbrook (SPD)
Birte Pauls (SPD)
Marc Timmer (SPD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:		Seite
7.	Fachgespräch	4
	Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG)	4
	Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2136	
8.	Information/Kenntnisnahme	20
	Umdruck 20/3233 – Neues Eigenkapitalprodukt InnoGrowth SH	
	Umdruck 20/3263 – Vorbereitung des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024 zum Thema Schwerlasttransporte, Drucksachen 20/1712 und 20/1827	
	Umdruck 20/3283 – Machbarkeitsstudie Missunde II, erbeten in der 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 6 (Verkehrssicherheit an der Schlei)	
	Umdruck 20/3265 – Ausführungen des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 4 (Wirtschaftshafen Flensburg)	
9.	Verschiedenes	21

7. Fachgespräch

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG)

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/2136](#)

(überwiesen am 22. Mai 2024 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

hierzu: [Unterrichtung 20/151](#), [Umdrucke 20/2750](#) (vertraulich),
[20/3195](#) (vertraulich), [20/3232](#) (neu), [20/3253](#),
[20/3264](#), [20/3296](#), [20/3309](#), [20/3316](#), [20/3317](#),
[20/3318](#), [20/3323](#), [20/3330](#)

Der Vorsitzende des Finanzausschusses, Abgeordneter Harms, erklärt die Sitzung des Finanzausschusses für eröffnet und stellt dessen Beschlussfähigkeit fest. Die Finanzausschussmitglieder billigen ebenfalls die Tagesordnung, das heißt Punkt 7 als einzigen den Finanzausschuss betreffenden Punkt.

Der Vorsitzende des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss, Abgeordneter Claussen, begrüßt die Anwesenden zum Fachgespräch und informiert über die Absagen Herrn Dr. Kubes, Rechtsprofessor an der Universität Heidelberg mit den Schwerpunkten Finanz- und Steuerrecht, und Herrn Barkleits von PRO BAHN, von dem eine schriftliche Stellungnahme vorliege ([Umdruck 20/3323](#)).

Brock Müller Ziegenbein, Rechtsanwälte Partnerschaft mbH

Dr. Matthias Nebendahl, Honorarprofessor für Medizinrecht

an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

[Umdrucke 20/3309](#), [20/3318](#)

Herr Dr. Nebendahl, Professor an der CAU, führt in die Kernpunkte seiner Stellungnahme, [Umdruck 20/3309](#), ein. Zusammenfassend lasse sich feststellen, dass die zu gründende Anstalt des öffentlichen Rechts nicht in den Bereich des nationalen Schuldenbremsenrechts gemäß den einschlägigen Regelungen in Landesverfassung und Grundgesetz falle. Auch von einer Umgehung der Regelungen der Schuldenbremse könne im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden.

Hinsichtlich der europarechtlichen Schuldenbremse werde in einem Mehrstufenschema im System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung geprüft, ob Vorhaben dem staatlichen Sektor zuzurechnen seien; sie kenne die klare Beschränkung auf das Rechtsträgerprinzip des Verfassungsrechts des Bundes und des Landes nicht. Nach seiner Auffassung stelle die zu errichtende Anstalt ganz eindeutig eine eigenständige institutionelle Einheit unter öffentlicher Kontrolle und einen sogenannten Marktproduzenten dar. Daher sehe er das in Rede stehende Vorhaben auch nicht von der europarechtlichen Schuldenbremse berührt.

Abgeordnete Raudies weist darauf hin, dass das Parlament insbesondere beim Thema Schuldenbremse sehr sorgfältig arbeiten müsse, da es im Interesse aller liege, ein verfassungskonformes Gesetz zu verabschieden. Vor dem Hintergrund des abgekürzten Verfahrens und der Formulierungshilfe der Landesregierung müsse sich das Parlament aus ihrer Sicht sehr intensiv um dieses Thema kümmern, zumal die Landesregierung zwar vorgearbeitet, aber nicht alles einem eigenen Verfahren geprüft habe.

Im vorliegenden Gutachten, [Umdruck 20/3309](#), heiÙe es auf Seite 5:

„Entscheidendes Abgrenzungskriterium muss vielmehr sein, ob es der gewählten Gestaltungsform an einer eigenen sachlichen Rechtfertigung fehlt“.

Laut seinem Sprechzettel, [Umdruck 20/3253](#), habe Staatssekretär von der Heide in der Sitzung des Finanzausschusses am 16. Mai 2024 ausgeführt:

„Wie Ihnen bekannt sein dürfte, ist eine Finanzierung der 42 Triebzüge mit einem Gesamtvolumen von etwa 500 Mio. € wegen der verfassungsrechtlichen Schuldenbremse aus dem Kernhaushalt bzw. über Kredite des Landes sehr herausfordernd.“

Die einzige Möglichkeit aus unserer Sicht, den unabwendbaren Zahlungsverpflichtungen des Landes nachzukommen, ist, einen Landesfahrzeugpool zu gründen.“

Sie wolle erfahren, ob dies die Einschätzung zum Thema missbräuchliche Gestaltung oder Umgehung der Schuldenbremse ändere.

Herr Dr. Nebendahl führt aus, das sei nicht der Fall. Vielmehr bestätige es seine Einschätzung. Der Staatssekretär spreche von der Gründung eines Fahrzeugpools, nicht von der Gründung einer juristischen Person, die einen Kredit aufnehme. Die Gründung eines solchen Pools sei mithin mehr als die Kreditaufnahme. Der Gründung des Fahrzeugpools liege ein eigener Zweck zugrunde, nämlich der Erwerb der Fahrzeuge, ihre Vorhaltung für die Dauer von mindestens 30 Jahre und die Weiternutzung beziehungsweise die Verwertung der Fahrzeuge nach dieser Zeit.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz befragt, ob die Durchführung der operativen Tätigkeit der Gesellschaft, des satzungsmäßig vorgesehenen Fahrzeugpools, durch Dritte aufgrund von Auslagerung auf der Grundlage einer Vergabe – der Abgeordnete erblicke darin eine klare Umgehung der Schuldenbremse – zur Änderung der Einschätzung der landesverfassungsrechtlichen Vorgaben führe, betont Herr Dr. Nebendahl, seine Auffassung ändere sich dadurch nicht. Er sehe einen gedanklichen Bruch in der Argumentation seines Vorredners: Die betriebliche Aufgabe, Züge zu managen, erledige sich durch die Einschaltung Dritter in die Aufgabenerfüllung nicht. Auch wenn ein großer Teil der Aufgaben etwa an NAH.SH übertragen werde, blieben nichtsdestotrotz die Aufgaben der Eigentümerstellung, des Handlings und der Überwachung der beauftragten Dritten. Selbstverständlich handele es sich dabei um betriebliche Aufgaben, die einen betrieblichen und in Satzung sowie Gesetz vorgesehenen Zweck verfolgten. Er könne darin überhaupt keinen Missbrauch erkennen. Missbrauch sei im Übrigen nicht die Anwendung einer gesetzlichen Konstruktion, die gegebenenfalls auch anders konstruiert werden könne. Vielmehr komme es auf das Vorhandensein eines Missbrauchszwecks beziehungsweise eines Verwerflichkeitscharakters an. Dies könne er bei der vorliegenden Konstruktion beim besten Willen nicht erkennen.

Vom Abgeordneten Harms nach möglichen zukünftigen Weiterentwicklungen von ZUG.SH durch das Land Schleswig-Holstein etwa durch Übertragung der Schienen oder durch Übernahme des Betriebs vor dem Hintergrund der Schuldenbremse befragt, erwidert Herr Dr. Nebendahl, die Antwort auf diese Frage falle schwer, da sie eine unendliche Zahl von Varianten offenlasse. So komme es beispielsweise darauf an, wie die Schienen vermarktet würden. Stammen 50 Prozent der Erlöse von am Markt tätigen Unternehmen, halte er es für schuldenbremsenrechtlich irrelevant. Wenn die Anstalt so umgestaltet werde, dass sie im Wesentlichen aus Landesmitteln finanziert werde, etwa durch Aufgabenübertragung und den Einsatz von Haushaltsmitteln, komme man in den Bereich der Schuldenbremse. Daher könne er die Frage nicht klar mit Ja oder Nein beantworten, sondern mit einem Es-kommt-darauf-an.

Abgeordneter Plambeck merkt an, er halte das gesamte Thema für alles andere als verwerflich; auch könne er keinen Missbrauch erkennen. Er begrüße, dass der Fokus auf den Aufgaben und ihrer Erfüllung liege. Ihre Organisation liege in der Hand der Geschäftsführung.

Dass es nicht verwerflich sei, zeige sich auch darin, dass er dem vorgeschlagenen Weg schon seit mehr als zehn Jahren anhänge, so Herr Prof. Dr. Nebendahl. Er habe nicht nur die rechtliche Ausgestaltung der erstmaligen Vergabe, sondern auch die Anpassung der Züge während der Laufzeit mitverhandelt. Weil dabei kein Wettbewerb mehr existiere, halte er den jetzt eingeschlagenen Weg für vorteilhaft.

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) (AöR)

Andreas Hiller, Vorstand und Bereichsleitung Technik (per Video)

[Umdruck 20/3316](#)

Herr Hiller, Vorstand und Bereichsleitung Technik bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin, begrüßt einleitend das vorliegende Gesetzgebungsvorhaben, zumal es in ähnlicher Weise auch in Berlin seit 2021 durchgeführt werde. ZUG.SH werde gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen etwa durch günstige Kreditkonditionen und Flexibilität mit Blick auf Umbaumaßnahmen oder Modernisierungen beim Fahrzeugpark sichern. Sodann stellt er die Stellungnahme [Umdruck 20/3316](#) kursorisch vor.

Auf die Frage der Abgeordneten Nitsch nach dem Personal und insbesondere dem Tarifrecht antwortet Herr Hiller, der Gesetzentwurf könne dies offenlassen und auf die Satzung verweisen. In Berlin sei freigestellt gewesen, überhaupt Tarifrecht anzuwenden. Allerdings sei dort die Entscheidung für den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst gefallen. In diesem Zusammenhang habe es ähnliche Formulierungen bei Anstellungsverträgen gegeben; etwa müssten Wertgrenzen festgelegt werden. In Berlin sei der Weg über Aufsichtsratsbeschlüsse gegangen worden; bei Bedarf stelle er gern eine Vorlage für die Formulierung zur Verfügung.

In Berlin komme es mitunter zu Diskussionen mit dem kommunalen Arbeitgeberverband bei außer- beziehungsweise übertariflichen Zulagen. Dem Eindruck, dass außertariflich gearbeitet werde, halte er entgegen, dass Zulagen im Rahmen des Tarifwerks genützt würden. Er spreche sich jedoch für eine Tarifbindung aus und unterstreiche die Bedeutung des Bezugs zum

Wirtschaftsplan. Gerade bei Einstellungsverfahren empfehle sich, über eine gute Handlungsfähigkeit und kurze Verfahren zu verfügen, da ansonsten Bewerberinnen und Bewerber gegebenenfalls abspringen könnten.

Vom Abgeordneten Brandt nach Gründen befragt, die Gesellschaft nicht als große Kapitalgesellschaft einzustufen, erläutert Herr Hiller, bereits mit Blick auf das vorhandene Finanzierungsvolumen falle es schwer, diese Einstufung zu verlassen. Er weise auf wachsende Berichtspflichten hin, etwa auf den CSRD-Report, mit denen der entsprechenden EU-Vorgabe entsprochen werde. Die geplante kleine Projektanstalt verfüge lediglich über begrenzte Handlungsoptionen. So halte er es für schwierig, Nachhaltigkeitsaspekte nach erfolgtem Zuschlag an den gelieferten Fahrzeugen oder Werkstatteinrichtungen zu optimieren. Deshalb halte er den Mehrwert der ohnehin zu erbringenden Nachweise für überschaubar – bei nicht unerheblichem und jährlich wiederkehrendem Aufwand für eine kleine Anstalt.

Auf Nachfragen der Abgeordneten Waldeck und Raudies nach der Beteiligung des Parlaments bei Beschaffungsvorgängen und in den Gremien der Gesellschaft informiert Herr Hiller, in Berlin sei dies anders geregelt als in Schleswig-Holstein vorgesehen. Der Finanzierung liege in Berlin ein Verkehrsvertrag zugrunde, der unter anderem Regelungen zur Beschaffung der Fahrzeuge vorsehe. Dieser Vertrag werde wie ein Wirtschaftsplan vorbereitet. Hierbei werde mit der Fachaufsicht und der zuständigen Senatsverwaltung zusammengearbeitet. Die Kosten für die Fahrzeuge fänden sich in einer Verpflichtungsermächtigung, die im Rahmen der Haushaltsberatungen behandelt werde. Die Beteiligung des Berliner Abgeordnetenhauses werde in diesem Rahmen sichergestellt.

Auch im Rahmen des Beteiligungsmanagements würden im Zuge des Reportings die Ausschüsse im Parlament einbezogen. Der Verkehrsausschuss werde aktiv, sobald der Zuschlag im Rahmen der Ausschreibung erfolgt sei. Gesetz und Satzung sähen die Beteiligung von Abgeordneten in einem Beirat vor. So könnten Stellungnahmen auf kurzem Wege eingefordert werden, bevor diese durch die Fachaufsicht, die zuständige Senatsverwaltung, in die zuständigen Ausschüsse gebracht würden.

Märkische Revision GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hans-Henning Schäfer, Geschäftsführer (per Video)

Herr Schäfer, Geschäftsführer der Märkischen Revision GmbH, weist einleitend darauf hin, dass sich seine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft seit über 20 Jahren mit Fahrzeugfinanzierungsmodellen beschäftigt, in der gesamten Bundesrepublik Deutschland tätig sei und die verschiedenen Modelle kenne. Er mache auf bestehende Krisen aufmerksam, die sich auch auf private SPNV-Unternehmen auswirkten, zum Beispiel die Insolvenz von Abellio. Auch andere Unternehmen befänden sich in wirtschaftlicher Schieflage.

Er halte es für sinnvoll, ein Fahrzeugfinanzierungsvehikel nah am Land zu organisieren, da man so in Krisenzeiten über unmittelbaren Zugriff auf die Fahrzeuge verfüge. Dies bewerte er als positiv vor allem mit Blick auf entstehenden Reparaturaufwand insbesondere beim krisenbedingten Ausscheiden von Marktteilnehmern. Im Übrigen würden in dieser Lösung die Fahrzeuge dem Wettbewerb, also den Verkehrsunternehmen, zur Verfügung gestellt. Die Rechtsformwahl der Anstalt des öffentlichen Rechts stelle sich auch aus steuerlichen Gründen als positiv dar. Im Übrigen könne nur die öffentliche Hand diese Infrastruktur zu vernünftigen Konditionen finanzieren. Inzwischen nutze auch die Deutsche Bahn diese Finanzierungsmodelle nah an den öffentlichen Haushalten, um den gesamten SPNV zu organisieren.

Er pflichte der Einschätzung Herrn Dr. Nebendahls bei, die gewählte Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts bringe keine Nachteile in Sachen Schuldenbremse mit sich. Vielmehr zeitige sie deutliche steuerrechtliche Vorteile, wenn sie sich auf die Eigentümerfunktion und die Vermögenserhaltung beschränke, Stichworte: Finanzierung, Sicherstellung und Aufrechterhaltung der Einsatzfähigkeit, Vermögenserhalt, Kontrolle der den Verkehrsunternehmen obliegenden Instandhaltungsaufgaben. Dann sei sie per se nicht ertragssteuerpflichtig, was einen großen Vorteil gegenüber anderen Rechtsformen darstelle. Auch entfalle die Mindestgewinnbesteuerung, sodass im Hinblick darauf keine Kostenerhöhungen für den Landeshaushalt anfielen.

Zum ersten Mal sei für die genannte Aufgabenerfüllung die Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts in dieser Struktur 2014 in Baden-Württemberg gewählt worden. In Abstimmung mit der dortigen Finanzverwaltung sei der Kerngedanke der nicht-steuerpflichtigen Vermögensverwaltung herausgearbeitet worden. Das Modell sei erprobt und müsse hinterher durch eine verbindliche Auskunft abgesichert werden. Selbst wenn man zur Einschätzung gelange,

dass der Status der Vermögensverwaltung nicht erreicht werden könne, komme es nicht zu Nachteilen gegenüber anderen Rechtsformen.

Von der Abgeordneten Raudies nach der verbindlichen Auskunft vom Finanzamt befragt, erläutert Staatssekretär von der Heide, er halte eine rechtsverbindliche Aussage vor Gründung für sehr schwierig. Selbstverständlich habe sich die Landesregierung mit dieser Fragestellung befasst.

Herr Dr. Schmidt, Projektleitung ZUG.SH im Verkehrsministerium, bekräftigt, vor Gründung eine verbindliche Auskunft zu erhalten, stelle sich aufgrund der noch nicht vorhandenen Rechtspersönlichkeit als schwierig dar. Nach derzeitigem Projektstand werde man zeitnah nach Gründung auf das Finanzamt Kiel zugehen, um eine Abstimmung zu erreichen.

Abgeordnete Raudies mahnt an, zwischen einer verbindlichen Auskunft und einer Abstimmung zu differenzieren. Eine verbindliche Auskunft werde nicht gemacht, wenn der in Rede stehende Sachverhalt bereits verwirklicht worden sei.

Auch Herr Schäfer macht deutlich, dass er die Erteilung einer verbindlichen Auskunft momentan aufgrund des noch nicht sehr konkretisierten Sachverhalts für sehr schwierig hielte. Idealerweise lägen bei der Einholung der Auskunft Vertragsentwürfe vor, damit die Finanzverwaltung die einzelnen vertraglichen Verhältnisse würdigen könne. Erst wenn der Sachverhalt vollumfänglich beschrieben vorliege, beginne man typischerweise mit dem Verfahren der verbindlichen Auskunft. Vorherige Abstimmungen und Diskussionen über Grundsätze seien nicht ausgeschlossen. So seien etwa in Berlin die Grundzüge des Modells im Vorhinein mit der Finanzverwaltung abgestimmt worden. Jetzt lägen die Vertragsentwürfe in Berlin vor, sodass man sich nun an das Finanzamt wenden und die vorher abgestimmte Aussage durch rechtsverbindliche Auskunft bekräftigen könne. Aufgrund der Knappheit der Zeitplanung in Schleswig-Holstein empfehle er, alsbald die verbindliche Auskunft einzuholen. Er biete in diesem Zusammenhang gern Unterstützung an.

Northrail AG

Dr. Volker Simmering, Vorstand

Herr Dr. Simmering, Vorstand der Northrail AG, informiert, Northrail habe am vorgeschalteten Vergabeverfahren teilgenommen. Dieses sei zum dritten Mal von NAH.SH durchgeführt und dieses Mal erfolglos abgeschlossen worden.

Natürlich hätte sein Unternehmen gern die Leistung übernommen, die nun der Staat übernehme, so Herr Dr. Simmering. Allerdings habe weder sein Unternehmen noch ein anderes Unternehmen ein Angebot in dieser Runde abgegeben, sodass der erste Grund in der Ausschreibung vermutet werden könne. Einerseits habe sich das Beschaffungsvolumen der Züge wesentlich von den Volumina von jeweils 150 Millionen Euro aus den beiden Vorrunden auf 600 Millionen Euro erhöht, was die Finanzierung erschwere und das geschäftliche Risiko erhöhe. Bei so hohen Summen werde ein Finanzierungskonsortium benötigt und nicht für alles könnten verbindliche Verträge abgeschlossen werden. Dies wirke sich wiederum auf das Lieferungs- und Leistungsrisiko aus.

Er sehe den zweiten wesentlichen Grund für die nicht abgegebenen Angebote in der erheblichen Änderung des Finanzrahmens zwischen dem Start des Verfahrens und dem Zeitpunkt der Angebotsabgabe. Insbesondere durch die Erhöhung des Zinsniveaus seien etablierte Finanzierungsquellen weggefallen.

Die Einschätzung Herrn Schäfers, dass ein Auftraggeber nur durch Einrichtung eines Fahrzeugpools für Züge sorgen könne, halte er für irrig. Sehr viele Länder und Aufgabenträger verfahren anders. Wenn kein Privater ein Angebot abgegeben habe, bleibe dem Land nichts anderes übrig, als zu verfahren wie geplant. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Verkehrsleistungen anböten, könnten verpflichtet werden, die Züge selbst zu beschaffen. Allerdings käme dabei aufgrund der Laufzeit von zehn bis zwölf Jahren keine einheitliche Zugflotte heraus, was der Zielsetzung von Schleswig-Holstein widerspreche.

Er wisse nicht, ob eine Landesgesellschaft gegründet werden und für diese vorgesehen werden solle, auch in Zukunft den Fahrzeugpool wie beschrieben zu organisieren. Er spreche sich für eine fallweise Betrachtung aus, damit in weiteren Fällen auch die Privatwirtschaft zum Zuge kommen könne. Grundsätzliche Annahmen, dass etwa das Land immer günstiger finanzieren

könne, stimmten nicht. Wenn es Finanzierungshilfen gebe und bestimmte Risiken übernommen würden, gehe er davon aus, dass private Finanzierungsprofis ebenfalls sehr günstige Finanzierungen erarbeiten könnten.

Herr Schäfer stellt klar, er erachte den landesseitig organisierten Fahrzeugpool nicht für das einzig mögliche Modell. Er begrüße vielmehr die Existenz verschiedener Modelle mit Blick auf den Wettbewerb. So könne getestet werden, ob die privaten Marktteilnehmer ähnlich leistungsfähig seien. Auf dieser Basis könne dann entschieden werden.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz befragt, erläutert Herr Dr. Simmering, er könne nicht sicher sagen, ob sein Unternehmen bei kleineren Losgrößen, etwa im Umfang von 150 Millionen Euro, Angebote abgegeben hätte. Zwar wäre eine Beteiligung bei kleineren Losgrößen leichter gefallen, jedoch halte er dies aufgrund der damaligen speziellen Finanzmarktsituation für nicht wahrscheinlich. So stünden etwa zwei bewährte Finanzierungspartner nicht zur Verfügung.

Er gehe davon aus, dass das Land für Finanzierungstransaktionen in dieser Größenordnung Berater engagiere. Ein Team von zwei bis drei Personen werde geschätzt brutto vier bis sechs Monate an der Finanzierung arbeiten, wobei diese ein ähnliches Projekt oder zwei ähnliche Projekte nebenbei betreuen könnten. Außerdem müsse die Finanzierung laufend gemanagt werden. Hierbei gehe er von einer halben Stelle aus.

In seinem Unternehmen stünden pro Flotte – abhängig von den jeweiligen Zeiten – zwei bis drei sachkundige Mitarbeitende zur Verfügung, um die laufende Überwachung der Fahrzeuge zu gewährleisten. Für die kaufmännische Seite würden etwa zwei Personen pro Flotte benötigt, um etwa die Mietverträge zu überwachen. Northrail beschäftige in Hamburg 42 Personen, diese kümmerten sich jedoch noch um einige andere Dinge.

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) (AöR)

Volker M. Heepen, Geschäftsführer

[Umdruck 20/3330](#)

Herr Heepen, Geschäftsführer der SFBW, stellt die Kernpunkte seiner Präsentation, [Umdruck 20/3330](#), vor. Darüber hinaus teile er mit, dass inzwischen bei einer größeren Anzahl von Fahrzeugen Lebenszyklusmodelle ausgeschrieben würden, da in die Bewertung der Fahrzeuge

auch Nachhaltigkeitskriterien einflößen, etwa Energieverbrauch, Instandhaltung über die gesamte Lebensdauer und Preis. Auch müssten die Wartungseinrichtungen, Werkstätten, Abstellanlagen, Außenreinigungsanlagen und so weiter Berücksichtigung finden. Daher empfehle es sich, ein Lastenheft für die Werkstätten zu erstellen. In Baden-Württemberg stünden nicht genügend bahnahe Flächen zur Verfügung. Da der Wettbewerb der Unternehmen um diese Flächen möglichst vermieden werden solle, reserviere die Landesanstalt Flächen, um diese den Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

Durch die in Schleswig-Holstein in § 10 Absatz 4 c vorgesehene Regelung werde die Flexibilität des Vorstands bei der Finanzierung beziehungsweise der Kreditaufnahme etwas eingeschränkt. Kreditverträge würden immer für den Nettobetrag abgeschlossen; allerdings müsse auch die Umsatzsteuer für einen Zeitraum von vier bis sechs Wochen vorfinanziert werden. Auch seien Gespräche mit dem zuständigen Finanzamt über eine rasche Erstattung der Vorsteuer geführt worden. Mit Blick auf die mitunter hohen Summen rege er eine gewisse Flexibilität des Vorstandes beziehungsweise der Geschäftsführung in Absprache mit den Aufsichtsgremien an, denen gegenüber dann eine Berichtspflicht im Nachgang bestünde.

Die SFBW schreibe Kredite aus und führe Darlehenswettbewerbe durch, um die Abdeckung des benötigten Finanzvolumens am Markt sicherzustellen. Wegen der Höhe sei eine Ausschreibung von unterschiedlichen Tranchen durchgeführt worden, wobei die Tranchenhöhen im Vorfeld mit den Banken abgestimmt worden sei. Die Tranchenhöhe müsse mindestens 50 Millionen Euro betragen, da sonst der Verwaltungsaufwand zu hoch ausfalle.

In Sachen Fachkräfte und Personalgewinnung insbesondere im technischen Bereich weise er auf die bestehende Konkurrenz zu Herstellern und zu den Verkehrsunternehmen hin, die deutlich andere Löhne und andere Konditionen bieten könnten. Auch hier rege er Flexibilität im Hinblick auf den Tarifvertrag des Landes an.

Aus über zehnjähriger Erfahrung erachte er den in Baden-Württemberg eingeschlagenen Weg der Finanzierungsunterstützung für richtig; diesen habe der Markt akzeptiert.

Auf die Frage der Abgeordneten Raudies nach der Anzahl der Vollzeitäquivalente (VZÄ), die in der SFBW mit dem Kreditmanagement befasst seien, antwortet Herr Heepen, er halte die Anzahl für überschaubar; diese liege im Bereich von ein bis zwei VZÄ. Die Strukturierung der Finanzierung nähmen die Banken vor. Inzwischen nutze die SFBW mit den Banken im Vorfeld

etwa im Hinblick auf Lastenheft und Konditionen abgestimmte Standardverträge; Vergaberecht sei nicht anzuwenden. Durch die Nutzung von Standardverträgen, die an die unterschiedlichen Situationen angepasst würden, stelle sich der Aufwand inzwischen für die SFBW als nicht mehr sehr groß dar.

Vom Abgeordneten Brandt nach der Besicherung der Kredite befragt, erläutert Herr Heepen, die Banken erhielten eine Kapitaldienstgarantie.

Auf die Frage der Abgeordneten Raudies nach der Beteiligung des Parlaments erklärt Herr Heepen, diese existiere bei der SFBW nicht direkt. Die Fahrzeugbeschaffung bilde einen Teil des ausgeschriebenen Verkehrsvertrages, dafür gebe es eine Verpflichtungsermächtigung. Im Vorfeld einer Ausschreibung wisse man nicht, ob ein Unternehmen auf die Finanzierungsunterstützung des Landes zugreife oder eine eigene Finanzierung nutze. In Baden-Württemberg müsse eine Entscheidung der SFBW zur Vergabe von Verkehrsleistungen nicht ins Plenum oder in den zuständigen Ausschuss.

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein

Dr. Gaby Schäfer, Präsidentin

Christian Albrecht, Senatsmitglied

[Umdruck 20/3296](#)

Frau Dr. Schäfer, Landesrechnungshofspräsidentin, schickt mit Bezug auf Herrn Hillers Hinweis zur großen Kapitalgesellschaft voraus, in Schleswig-Holstein bestehe eine Landesregelung. Der Corporate Governance Kodex sehe vor, dass für Landesbeteiligungen die Regelungen zu den großen Kapitalgesellschaften Anwendung fänden. Daher müsse dies nicht in der Satzung geregelt werden. Auch für D&O-Versicherungen sehe der Kodex Regelungen vor, weshalb dies ebenfalls nicht in die Satzungen aufgenommen werden müsse.

Der Rechnungshof habe kein grundsätzliches Problem mit der Gründung in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts. Sie rege an, Herrn Schäfers Gutachten, das auch auf die steuerlichen Vorteile bei der beabsichtigten Rechtsform im Verhältnis zur Gesellschaft mit beschränkter Haftung eingehe, dem Ausschuss zur Verfügung stellen.

Schließlich stellt sie einige Kernpunkte ihrer Stellungnahme, [Umdruck 20/3296](#), vor.

Herr Albrecht, Mitglied des Senats des Landesrechnungshofs, unterstreicht einen weiteren Aspekt der Stellungnahme: In dem Maße, wie staatliche Aufgabenträger in dieses Verfahren einbezogen würden, reduziere sich unternehmerisches Handeln. Auf die Schaffung einer neuen, ausgewogenen Balance – auch mit Blick auf zukünftige Vergaben – müsse das Parlament aus seiner Sicht achten.

Abgeordnete Raudies mahnt an, dem Parlament die in den Stellungnahmen des Landesrechnungshofes genannten Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Ferner interessiere sie die Einordnung der Schuldenbremse und der Risikobetrachtung.

Frau Dr. Schäfer äußert, sie halte Herrn Dr. Nebendahls Ausführungen für umfassend. Er habe aus ihrer Sicht rechtlich sauber hergeleitet, dass die Schuldenbremse dort nicht greife. Angesichts dessen – zuletzt durch Herrn Heepen ausgeführt –, was das Unternehmen leiste, müsse man davon ausgehen, dass es sich um ein Marktunternehmen handele.

Herr Dr. Nebendahl führt aus, das Risiko des Landes liege darin, ob es die Regionalisierungsmittel zugewiesen bekomme; alles andere sei weitestgehend risikofrei. Mit den Regionalisierungsmitteln flössen die Abgeltungsbeträge an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), in denen Miete, Trassenkosten, Stationskosten unter anderem enthalten seien. Die Miete entrichte das EVU an die Anstalt. Dies lasse sich im Wege von Vorausabtretungen abkürzen. Das nun gewählte Konstrukt führe zu einer Risikominimierung gegenüber dem früheren Konstrukt. Die Kapitaldienstgarantie diene der Absicherung, dass das Land die Abgeltungsbeträge an die EVU zahle und damit seine eigene Verbindlichkeit.

Frau Dr. Schäfer erwidert, als Risiko bleibe gleichwohl, ob das alles so klappe und das Land es in der geplanten knappen Zeit hinbekomme. Die Frage der Durchführung sei nicht zu vernachlässigen, denn es handele sich um eine größere Aufgabe. Es müsse beizeiten bekannt sein, wie die Organisation im Einzelnen aussehe und welche Kosten damit verbunden seien, zumal Letztere auf die Preise umgelegt werden müssten.

Staatssekretär von der Heide verweist zu den Finanzierungsfragen auf die Diskussion in der letzten Sitzung des Finanzausschusses. Die Gründung des Landesfahrzeugpools bedauerten einzelne Protagonisten, obgleich das Land Versuche unternommen habe, ein Marktverfahren umzusetzen. Das Land Schleswig-Holstein werde in einem neuen Markt tätig, gehe dabei jedoch sehr bewusst vor, um den Wettbewerbsmarkt erhalten zu können. Die Landesregierung verstehe die Sorge, wolle am Ende jedoch den Wettbewerb gewährleisten: Ziel sei, dass möglichst viele EVU an den Ausschreibungen teilnehmen könnten. In anderen Bundesländern könne beobachtet werden, dass dort, wo der Verkehrsvertrag aufgrund der Kapitalintensität mit der Bereitstellung der Züge verbunden werde – das werde künftig noch kapitalintensiver –, die Anzahl derjenigen, die mitbieten könnten, geringer werde.

Zur Frage, warum nicht schon längst so verfahren worden sei, merke er an, dass im Ministerium entsprechend lautende Einzelmeinungen beständen. Auch die NAH.SH habe das in der Vergangenheit häufiger vorgetragen. Jetzige Abgeordnete könnten frei darüber sprechen. Am Ende sei die politische Entscheidung gefallen, diesen Weg nicht zu gehen und sich stattdessen durch Ausschreibungsverfahren wie MSW II am Markt zu bedienen.

Der Staatssekretär verweise auf seinen bereits erwähnten Sprechzettel, [Umdruck 20/3253](#): Die Gründung eines Landesfahrzeugpools stelle den richtigen und aus Sicht der Landesregierung einzigen Weg dar, die Situation zu lösen. Dabei werde keine Vorentscheidung mit Blick

auf zukünftige Ausschreibungsverfahren getroffen. Vielmehr handele es sich um eine Erweiterung der Möglichkeiten, wiederholt der Verkehrsstaatssekretär.

Zu steuerlichen Themen sei Beratung in Anspruch genommen worden, allerdings liege kein Gutachten vor, das die Landesregierung zur Verfügung stellen könne. Er sage zu, dass, sobald ein solches Gutachten vorhanden wäre, dieses dem Ausschuss zur Verfügung gestellt würde. Alle Begutachtungen im Vorfeld seien zwar nützlich, allerdings könne am Ende nur die Steuerbehörde eine wirklich sichere Aussage treffen, wenn ihr alle Informationen vorlägen. In dieser Phase befinde sich das Verfahren momentan noch nicht, die Landesregierung wolle jedoch alles dafür tun, um so schnell wie möglich möglichst viel Klarheit zu schaffen.

Der Staatssekretär fährt fort, der Wirtschaftsplan sei inzwischen fertiggestellt und am 31. Mai 2024 dem Finanzministerium in der Hoffnung übermittelt worden, den heutigen Ausschusstermin zu erreichen und allen Abgeordneten die Information zur Verfügung stellen zu können. Er könne aktuell nicht sagen, warum das nicht erfolgt sei, stehe aber Austausch mit dem Finanzministerium, um diese Informationen unverzüglich nachzureichen. Ihm liege auch daran, dass die Landesregierung eine separate und differenzierte Auflistung zum Personal erstelle, um auch über den Wirtschaftsplan hinaus Klarheit zu schaffen.

Zur Zusammenarbeit mit NAH.SH informiert Staatssekretär von der Heide, Synergien existierten bei unterschiedlichen Aufgaben. Mitunter werde, wie auch in anderen Bundesländern üblich, mit doppelten Arbeitsverträgen gearbeitet. Grundsätzlich stelle das keine Aufgabe der NAH.SH dar, sondern mit dem Landesfahrzeugpool werde eine Anstalt mit eigenen Aufgaben gegründet. Allerdings ließen sich Aufgaben – gegebenenfalls auch ministeriell verbunden – durchaus klug verbinden. Die Landesregierung gehe davon aus, immer mit Mitarbeitern zu arbeiten, die nicht ein Vollzeitäquivalent erfüllten, sondern in Teilzeitbeschäftigungen mit bestimmten Aufgaben befasst seien.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet darum, mit Blick auf die angestrebte baldige parlamentarische Beschlussfassung die zugesagten Unterlagen allen Abgeordneten sehr zeitnah zur Verfügung zu stellen. Er bitte um die Zusage, dass die genannten Unterlagen spätestens bis Anfang nächster Woche (24. Kalenderwoche 2024) vorlägen, andererseits halte er eine angemessene parlamentarische Beratung für nicht möglich.

Abgeordneter Dr. Buchholz kritisiert die Aussagen des Staatssekretärs zur Verzahnung mit NAH.SH als zu simpel. Zwar werde von zwei getrennten Gesellschaften gesprochen, jedoch fielen die bisherigen Erklärungen anderslautend aus. Immer sei davon die Rede gewesen, dass die Gesellschaft nur einen einzigen Vorstand haben und NAH.SH Aufgaben auf der Grundlage von Geschäftsbesorgungsverträgen durch Dritte übernehmen solle.

Auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz nach erheblichen Risiken der Eigentümerstellung und nach der Bewertung des Veräußerungsrisikos legt Herr Dr. Nebendahl dar, er halte dies nicht für ein Risiko, sondern für eine Chance, denn bisher bleibe der Restwert beim Bereitsteller. Das Schlimmste, was passieren könne, sei ein Wert von null Euro für ein Fahrzeug. Alles andere beim Verkauf sei ein Vorteil und kein Nachteil.

Abgeordneter Dr. Buchholz bezweifelt, dass es sich im Wesentlichen um eine Chance handle; denn immer seien Chancen mit Risiken verbunden. Selbstverständlich könne das Land durch Garantien und die Einführung von Sicherungssystemen dafür sorgen, dass Private zu Finanzierungsbedingungen kämen, die diejenigen einer Anstalt des öffentlichen Rechts nahe kämen. Jeder Private wolle eine bestimmte Gewinnmarge erzielen, die allerdings im Gegensatz zu einer Landesgesellschaft stehe, die sich möglicherweise wie „ein Wasserkopf“ entwickle. Dies habe man in der Vergangenheit bei allen Landesgesellschaft sehen können. Durch den Personalaufwuchs zeige sich der Widerspruch dazu, dass der Staat meine, in diesem Fall der bessere Unternehmer zu sein.

Herr Dr. Nebendahl äußert, es obliege ihm nicht, über diese Frage politisch zu diskutieren. Stattdessen obliege es ihm, Risikoeinschätzungen vorzunehmen. Beim Restwertrisiko stelle sich die Frage, welcher Preis sich für ein abgeschriebenes Wirtschaftsgut erzielen lasse. Dabei gehe es darum, ob die Kalkulation mit dem tatsächlich erzielten Veräußerungserlös übereinstimme. Bislang liege diese Chance nicht beim Land, zukünftig werde es sich jedoch sehr wohl so verhalten.

Unfälle von Zügen müssten versichert werden, beispielsweise Kupplungsschäden bei der Marschbahn. Aus seiner Sicht seien auch nicht die Kreditkonditionen entscheidend. Dafür seien in der Vergangenheit Kapitaldienstgarantieren erteilt worden, um den Unternehmen die Chance zu eröffnen, möglichst dicht an die Pfandbriefkonditionen heranzukommen.

Der wirtschaftliche Vorteil liege erstens in der entfallenden Marge der Erstausschreibung, die im Wettbewerb statfinde. Zweitens liege ein Vorteil in den Vertragsanpassungen im Hinblick auf die 30-jährige Laufzeit. Im Wettbewerbsmodell würden letztere nicht vorgenommen, weil es nur noch den Bereitsteller als möglichen Vertragspartner gebe. Diese Verhandlungen halte er für durchaus anspruchsvoll.

Von der Abgeordneten Raudies nach dem Stand bei den haushaltsrechtlichen Anpassungen und zu möglichen Änderungsvorschlägen zur ursprünglichen Formulierungshilfe befragt, antwortet Staatssekretär von der Heide, die Landesregierung gehe nicht davon aus, haushaltsrechtliche Anpassungen nachvollziehen zu müssen, da das Haushaltsgesetz diese Möglichkeiten bereits vorsehe. Selbstverständlich werde die bereits zugesagte Übersicht der haushälterischen Darstellung nachgeliefert. Dabei handele es sich nicht um eine gesetzliche Frage. Außerdem denke die Landesregierung über Wege zu einer Verstärkung der parlamentarischen Einbindung nach. Das Ergebnis werde durch eine entsprechende Formulierungshilfe gegebenenfalls zur Verfügung gestellt.

8. Information/Kenntnisnahme

[Umdruck 20/3233](#) – Neues Eigenkapitalprodukt InnoGrowth SH

[Umdruck 20/3263](#) – Vorbereitung des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024 zum Thema Schwerlasttransporte, [Drucksachen 20/1712](#) und [20/1827](#)

[Umdruck 20/3283](#) – Machbarkeitsstudie Missunde II, erbeten in der 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 6 (Verkehrssicherheit an der Schlei)

[Umdruck 20/3265](#) – Ausführungen des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 4 (Wirtschaftshafen Flensburg)

Der Ausschuss nimmt die aufgeführten Umdrucke zur Kenntnis.

9. Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 14:10 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin