



Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Bernd Buchholz (FDP)**

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus**

Verkehrsverträge für den Schienenverkehr im Land

1. Welche Verkehrsverträge wurden für welche Schienennetze im Land in den Jahren 2017 bis einschließlich 2023 ausgeschrieben und zu welchem Zeitpunkt hat jeweils die Laufzeit neuer Verkehrsverträge zwischen 2017 und Ende 2023 begonnen?

Antwort:

Folgende Verkehrsverträge wurden in diesem Zeitraum ausgeschrieben:

- E-Netz Ost (DB Regio) Betriebsaufnahme Dezember 2022,
- S4-Vorlauf (DB Regio) Betriebsaufnahme Dezember 2022,
- Akkunetz Ost (Erix) Betriebsaufnahme Dezember 2022,
- Akkunetz Nord (Nordbahn) Betriebsaufnahme Dezember 2023,
- Akkunetz Ost-West (Nordbahn) Betriebsaufnahme Dezember 2023,
- Netz West (DB) Betriebsaufnahme vsl. Dezember 2025,
- Netz Dagebüll (NEG) Betriebsaufnahme vsl. Dezember 2025.

2. Welche zusätzlichen Verkehrsleistungen sind durch die in Frage 1 genannten abgeschlossenen Verkehrsverträge beauftragt worden? Bitte nach jeweiligem Verkehrsvertrag und für die jeweiligen Jahre einzeln darstellen.

Antwort:

Folgende Verkehrsleistungen wurden beauftragt:

Seit Dezember 2022 mit Betriebsaufnahme E-Netz Ost:

- RE 8 / RE 80 Hamburg – Lübeck ganztägig 7 Tage die Woche Halbstundentakt
- RE 8 Hamburg – Lübeck Stundentakt in den Nächten am Wochenende
- RE 8 ganztägig Durchbindung im Stundentakt Hamburg – Travemünde
- RE 8 / RE 80 Halbstundentakt Lübeck – Travemünde an Wochenenden im Sommer und werktags in der Hauptverkehrszeit
- RB 85 Halbstundentakt Lübeck – Neustadt an Wochenenden im Sommer und in der Hauptverkehrszeit

Seit Dezember 2022 mit Betriebsaufnahme S4-Vorlauf:

- RB 81 Hamburg – Bargteheide bis Betriebsschluss im Halbstundentakt
- RB 81 Hamburg – Bad Oldesloe Nachtverkehr an Wochenenden im Stundentakt

Seit Dezember 2022 mit Betriebsaufnahme Akkunetz Ost:

- RE 83 / RB 84 Kiel – Lübeck zusätzliche Frühverbindungen; Ausweitung des Halbstundentakts bis Betriebsschluss
- RE 83 Lübeck – Lüneburg zusätzliche Früh- und Spätverbindungen

Seit Dezember 2023 mit Betriebsaufnahme Akkunetz Nord:

- RB 64 Husum – St. Peter Ausweitung am späten Abend
- RB 73 Kiel – Eckernförde ganztägig Halbstundentakt
- RB 75 Kiel – Rendsburg ganztägig Halbstundentakt

Seit Dezember 2023 mit Betriebsaufnahme Akkunetz Ost-West:

- RB 63 Neumünster – Hohenwestedt zusätzlicher Spätverkehr
- RB 63 Heide – Büsum zusätzliche Spätzüge
- RB 82 Neumünster – Bad Oldesloe Ausweitung am Tagesrand morgens und abends

Ab vsl. Dezember 2025 mit Betriebsaufnahme Netz West:

- RE 6 vsl. einzelne Fahrplanausweitungen in Tagesrandlage

Ab vsl. Dezember 2025 mit Betriebsaufnahme Netz Dagebüll:

- Vsl. keine Leistungsausweitungen

3. Welche Ausschreibungsergebnisse wurden im oben genannten Zeitraum exakt erzielt? Wie haben sich dadurch die Kosten für bereits vorher beauftragte Verkehrsleistungen verändert und welche zusätzlichen Kosten sind für die neu beauftragten Verkehrsleistungen zum Zeitpunkt der Vergabe jeweils entstanden?

Antwort:

Die Ausschreibungsergebnisse sind in den folgenden Umdrucken dargestellt:

- 19/2235 (E-Netz Ost, nicht öffentlicher Umdruck)
- 19/6634 (Akku-Netz Nord, nicht öffentlicher Umdruck)
- 19/5301 (Akku Netz Ost-West, Akku Netz Ost, nicht öffentlicher Umdruck)
- 20/287 (S4-Vorlauf)
- 20/2453 (Vergabeverfahren Marschbahn mit den Netzen West und Dagebüll, nicht öffentlicher Umdruck)

Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Ausschreibungsergebnisse nicht mit der tatsächlichen Haushaltsbelastung gleichzusetzen sind, da sowohl für die Betriebs- und Infrastrukturkosten, als auch für die Erlöse verkehrsvertragsspezifische Anpassungsregeln greifen und zudem diverse verkehrsvertragsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen sind.

Bezüglich der Frage, wie sich dadurch die Kosten für bereits vorher beauftragte Verkehrsleistungen verändert haben, liegen die angefragten Daten nicht entsprechend aufbereitet vor. Es wäre eine Fortschreibung der alten Verkehrsverträge auf die Folgejahre erforderlich, was eine verkehrsvertragsspezifische Simulation erfordern würde, die sich auf diverse interpretationsfähige Annahmen stützen müsste und mithin spekulativ wäre.

Hinzukommt, dass ein belastbarer Kostenvergleich bei der überwiegenden Mehrzahl der Verkehrsverträge auch aus methodischen Gründen nicht möglich ist, da sich der Zuschnitt der Verkehrsverträge im Rahmen der Neuvergabe signifikant verändert hat. Insbesondere wurden die Leistungen des ehemaligen Netzes Ost auf die Verkehrsverträge E-Netz Ost, Akku-Netz Ost, Netz Ostseeküste und S4-Vorlauf aufgeteilt. Auch die Leistungen Opendorf – Kiel wurden im Rahmen der Neuvergabe vom Netz Nord zum Akku-Netz Ost auf einen anderen Verkehrsvertrag übertragen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass im Altvertrag Netz Ost (DB Regio) sowohl nachfragestarke Doppelstockzüge auf den Strecken Lübeck – Hamburg (RE) bzw. Bad Oldesloe – Hamburg (RB) mit entsprechend hohen Betriebskosten und Erlösen als auch kurze Dieseltriebzüge mit entsprechend geringeren Kosten und Erlösen auf den Strecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Lüneburg und Aumühle – Büchen (heute Bestandteil des Verkehrsvertrags

Ostseeküste der VMV) im Einsatz waren. Hinzu kommen Leistungen mit gemischten Fahrzeugflotten zwischen Puttgarden und Lübeck, die im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags E-Netz Ost durch einen hochwertigen Schienenersatzverkehr (SEV) erbracht werden, der häufigere Fahrten beinhaltet als der damalige Bahnverkehr. Der alte Verkehrsvertrag ermöglicht leider keine Differenzierung der Kosten und Erlöse bezüglich dieser heterogenen Verkehre, so dass ein Vergleich mit den neuen Verkehrsverträgen nicht möglich ist.

Darüber hinaus wäre ein Kostenvergleich auch aufgrund von Besonderheiten, die aus der Bereitstellung der Transferflotte resultieren, nur bedingt aussagekräftig.

Bezüglich der Frage, welche zusätzlichen Kosten für die neu beauftragten Verkehrsleistungen zum Zeitpunkt der Vergabe jeweils entstanden sind, liegen die angefragten Daten nicht entsprechend aufbereitet vor, da im Rahmen der Vergabeverfahren keine Differenzierung zwischen „neuen“ und „alten“ Leistungen vorgenommen wurde. Um die Frage zu beantworten, wären Annahmen erforderlich, welche Kostenbestandteile (Umgang mit Fixkosten, sprungfixen Fahrzeugvorhaltekosten, variablen Kosten und Erlösen) im Einzelfall anzusetzen wären und wie viele zusätzliche Zug-km jeweils davon betroffen sind.

4. Wie haben sich im Zeitraum von 2017 bis Ende 2023 die Kosten der in diesem Zeitraum laufenden Verkehrsverträge durch Preis- oder Kostenanpassungsklauseln verändert? Bitte nach den jeweiligen Verkehrsverträgen für die Jahre 2017 bis 2023 einzeln darstellen.

Antwort:

Die angefragten Daten liegen nicht entsprechend aufbereitet vor. Bei einem Vergleich der Kosten der in diesem Zeitraum laufenden Verkehrsverträge wäre zu berücksichtigen, dass Zahlen für verschiedene Kalenderjahre auf Annahmen und Schätzungen basieren. Insofern sind derartige Zeitreihen methodisch nicht ohne Weiteres vergleichbar. Es besteht vielmehr die Gefahr von systematischen Brüchen und Unstimmigkeiten. Erforderlich wäre eine gesamthafte und aufwändige Aufbereitung von Vergangenheitswerten auf Grundlage heutiger Kenntnisse, die im Zeitrahmen der Beantwortung einer Kleinen Anfrage nicht erfolgen kann.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass neben den Kostenindizes auch die Erlösentwicklung, die Entwicklung der Infrastrukturkosten, die Preissteigerungen aus der Energiekrise sowie diverse verkehrsvertragsspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen wären. Des Weiteren ist – entsprechend der Antwort auf Frage 3 – durch eine Änderung des Zuschnitts der

Verkehrsverträge die Kostenentwicklung nur sehr eingeschränkt vergleichbar.

Da eine dezidierte Kostenentwicklung in den Verkehrsverträgen – wie oben erläutert – im Rahmen der Kleinen Anfrage nicht möglich ist, kann gleichwohl über die Bestellerentgelte die Tendenz der Kostenentwicklung über alle Verkehrsverträge hinweg näherungsweise dargestellt werden. In der unten stehenden Tabelle sind die in den Jahren 2017-2023 gegenüber dem Bund nachgewiesenen Bestellerentgelte (bereinigt um die Bestellungen im Auftrag anderer SPNV-Aufgabenträger) aufgeführt:

Jahr	Bestellerentgelte in Euro lt. Verwendungsnachweis RegM
2017	169.232.969,75
2018	143.258.768,38
2019	176.558.101,37
2020	213.569.193,08
2021	195.320.453,75
2022	210.391.498,64
2023	356.532.969,07*

*Verwendungsnachweis 2023 wurde noch nicht erstellt. Für dieses Jahr wurde ersatzweise auf die Zahlungen gem. SAP zurückgegriffen. Es können sich somit noch Abweichungen ergeben.

Der Sprung in den Zahlungen zwischen 2022 und 2023 beruht auf einer Reihe von Effekten:

- Start Akku-Netz Ost (Erixx) mit höheren Entgelten als unter dem bisherigen Verkehrsvertrag
- Zusatzkosten für Transferflotte Akku-Netze
- Erlösverluste und SEV im Rahmen des Projektes S5
- Fahrzeugnachrüstung Netz West (Refresh) Zusatzkosten für zusätzliche Triebfahrzeuge (KISS, LINT)
- S-Bahn-Verträge mit mehr km-Leistung RB 81 als Vorlauf für S4 Ost

5. Welche zusätzlichen Kosten sind durch Corona-Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen im Schienenverkehr in den Jahren 2020 bis einschließlich 2023 entstanden und aus welchen Mitteln wurden diese Zahlungen geleistet? Bitte jeweils für die Verkehrsunternehmen und die einzelnen Jahre gesondert darstellen.

Antwort:

Nachstehend werden die Billigkeitsleistung des ÖPNV-Rettungsschirms (Corona-Ausgleichsleistung) in der jeweils beschiedenen Höhe je Antragsjahr ausgewiesen. Die beiden Antragsjahre 2020 und 2021 sind bereits schlussgerechnet und enthalten demnach die endgültig beschiedenen Billigkeitsleistungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für das Antragsjahr 2022 liegt aktuell nur die Bescheidlage für die vorläufigen Anträge vor. Die endgültigen Anträge werden derzeit geprüft. Nicht enthalten sind die Ausgleichsleistungen für das 9-Euro-Ticket im Antragsjahr 2022 (100%-Bundesmittel) sowie für das Deutschlandticket im Antragsjahr 2023, da beide nicht Teil des ÖPNV-Rettungsschirms sind. Der sog. ÖPNV-Rettungsschirm mit Corona-Ausgleichsleistungen galt lediglich für die Folgen der Corona-Pandemie und die Antragsjahre 2020-2022.

Die Billigkeitsleistungen werden als Summe angegeben, da bei einer unternehmensspezifischen Betrachtung teilweise Rückschlüsse auf vertrauliche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet werden könnten.

Anspruchsjahr	Zeitraum	Sachstand	Summe der Billigkeitsleistungen	Finanzierung
ÖPNV-Rettungsschirm 2020	Mrz-Dez 2020	endgültig	66.847.795,00 €	50 % Bundesmittel 50 % Landesmittel
ÖPNV-Rettungsschirm 2021	Jan-Dez 2021	endgültig	64.657.981,00 €	50 % Bundesmittel 50 % Landesmittel
ÖPNV-Rettungsschirm 2022	Jan-Dez 2022	vorläufig	29.976.174,84	50 % Bundesmittel 50 % Landesmittel