



## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Kai Vogel, Kerstin Metzner und Thomas Hölck (SPD)**

**und**

**Antwort**

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

### **Kostenentwicklung Gutachten Taktfrequenzen und Kapazitäten im SPNV**

#### Vorbemerkung der Fragesteller:

Die Landesregierung hat für das Gutachten Taktfrequenzen und Kapazitäten im SPNV im Haushalt 2019 eine Summe von 250.000 Euro bereitgestellt. In der Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Kai Vogel vom 17.02.2021 (Drs. 19/2749) berichtet die Landesregierung: „Zusätzlich wurden 10.602,00 € aus dem Titel 0614.02.53303 beglichen, um Mehraufwände der Gutachter insbesondere für Abstimmungsprozesse zu berücksichtigen, die sich bei Anlaufen der gutachterlichen Arbeiten erst gezeigt hatten.“

1. Wie setzen sich die zusätzlich veranschlagten 10.602,00 € Mehrkosten konkret zusammen und aus welchen Haushaltstiteln wurden die zusätzlichen Mittel in welcher Höhe entnommen? Bitte um Auflistung der einzelnen Kostenpositionen.

#### Antwort:

Im Zuge der Gutachtertätigkeit wurden auf Wunsch des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus unterschiedliche „Prognose Nullfälle“ berechnet, die im Angebot nicht vorgesehen waren. Insgesamt

wurden 10 zusätzliche Arbeitstage dafür in Rechnung gestellt (inkl. MwSt).

Im Einzelnen ging es um die Annahme, dass die S-Bahn-Projekte Kiel und Lübeck sowie die Expresslinie Neumünster-Norderstedt im „Nullfall“ enthalten seien. Das abgenommene Gutachten geht von einem „Nullfall“ ohne die genannten Projekte aus.

Die Gelder wurden aus dem Titel 0614.02.53303 beglichen.

2. Zu Frage 1: Welcher Anteil im Bereich der Mehrkosten wird begründet durch die in Drucksache 19/2749 benannten Verzögerungen aufgrund von Abstimmungsgesprächen „zwischen den Gutachtern, der Fachabteilung des MWVATT (z.B. Ergebnisse zum Projekt S 4 West) und den verkehrspolitischen Sprechern der die Regierung tragenden Fraktionen, die z.T. umfängliche Konkretisierungen des Arbeitsauftrags und methodische Schwerpunktsetzungen nach sich zogen“? Bitte um detaillierte Aufschlüsselung der Mehrkosten in folgender Reihenfolge: 1.) Mehrkosten durch Abstimmungsgespräche nur mit der Fachabteilung des MWVATT, 2.) Mehrkosten durch Abstimmungsgespräche mit den regierungstragenden Fraktionen.

Antwort:

Zusätzliche Kosten entstanden durch zusätzliche Nacharbeiten am Nullfall (siehe Antwort zu Frage 1). Wie in der Drucksache 19/2749 erläutert, hatte die Einbindung der Fachpolitiker der regierungstragenden Fraktionen nur eine Verzögerung des Termins zur Abgabe des Gutachtens zur Folge.

3. Welche konkreten Arbeitsaufträge wurden infolge der Beteiligung der regierungstragenden Fraktionen zusätzlich erteilt und welche Kosten sind hierfür angefallen? Bitte einzeln darstellen.

Antwort:

Die Mehrkosten ergaben sich ausschließlich aus den Berechnungen der „Prognose Nullfälle“.

Im Zuge des Aktenvorlagebegehrens zum Gutachten OdeS (Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein) hat die Landesregierung dem Wirtschaftsausschuss am 18. August 2021 sämtliche Akten einschließlich E-Mails und Vertragsentwürfen aus dem Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren und den damit im Zusammenhang erfolgten Abstimmungsgesprächen mit den regierungstragenden Fraktionen vorgelegt. Insoweit wird zur Beantwortung auf die den Fragestellern bereits durch das Aktenvorlagebegehren zugänglich gemachten Angaben verwiesen.

Eine darüberhinausgehende Aufbereitung der erbetenen Informationen würde die Sichtung und Auswertung sämtlicher Aktenteile zum Gutachten erfordern, was in dem zur Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeitrahmen nicht möglich ist.

4. Wie viele Abstimmungsgespräche mit den verkehrspolitischen Sprechern bzw. anderen Vertreterinnen und Vertretern der regierungstragenden Fraktionen

hat es wann gegeben und wer war jeweils beteiligt? Bitte um Auflistung.

Antwort:

Es hat 15 Rücksprachen und Abstimmungsgespräche – wenn nicht anders angegeben fanden diese statt mit den verkehrspol. Sprechern der regierungstragenden Fraktionen und VII LMB – gegeben am

- 04.09.2018
- 19.09.2018
- 05.12.2018
- 13.12.2018
- 09.01.2019
- 23.01.2019 (bei VII St)
- 05.06.2019
- 26.06.2019
- 18.09.2019 (auf Mitarbeiterebene)
- 23.10.2019
- 13.02.2020
- 06.05.2020
- 20.08.2020
- 10.03.2021 (mit VII M)
- 14.04.2021 (mit VII M)

Es wird im Übrigen auf die Ausführungen zum Aktenvorlagebegehren zu Frage 3 verwiesen.

5. Welche Kosten wurden jeweils für diese Abstimmungsgespräche von den Gutachtern berechnet? Bitte einzeln mit angesetzten Stunden auflisten.

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage 1.

6. Hat es seit dem 17.02.2021 weitere Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Erstellung und Präsentation des Gutachtens gegeben? Wenn ja, in welcher Höhe und mit welcher Begründung? Bitte um detaillierte Aufschlüsselung.

Antwort:

Mit Abschluss des Gutachtens nach dem März 2021 hat der Gutachter am 12. April 21 eine Endabrechnung vorgelegt und eine Nachforderung in Rechnung gestellt. Solche Nachträge sind bei Gutachten möglich und auch üblich. Ministerium und Gutachter haben sich pauschal auf 32,5 zusätzliche Arbeitstage geeinigt. Dabei wurden keine einzelnen Termine abgerechnet. Das Gutachten ist aus dem Titel 0614.02.53303 endabgerechnet.

7. Welche Vorschläge (umfängliche Konkretisierungen des Arbeitsauftrags und methodische Schwerpunktsetzungen), die in Drucksache 27/2749 genannt wurden, hatten die verkehrspolitischen Sprecher der regierungstragenden Fraktionen angeregt und welche Vorschläge wurden final in das Gutachten übernommen und mit welcher Begründung? Bitte um Auflistung.

Antwort:

Die Beteiligung der regierungstragenden Fraktionen hat nicht dazu geführt, dass politische Schwerpunkte und Vorstellungen vonseiten der Koalitionsfraktionen oder einzelner Abgeordneter im Gutachten durchgesetzt wurden. Das wird schon dadurch überdeutlich, dass im Gutachten keine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen worden ist.

Die Konkretisierungen haben sich vor allem auf die Ausgewogenheit redaktioneller Ausführlichkeit bezogen, um keine Region im Land ohne Begründung hervorzuheben oder abzuwerten. Besonders bei der Frage des Nullfalls hat es umfangreichere Abstimmungen gegeben, was sich an der Anzahl der Abstimmungstermine in 2019 zeigt. Hier ging es neben der Erläuterung der Anforderungen des Lastenhefts auch um Fragen, welche Projekte politisch bereits als geeint gelten und welche erst noch einer Zustimmung der regierungstragenden Fraktionen bedürfen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Aktenvorlagebegehren zu Frage 3 verwiesen.

8. Wurde das Gutachten in seiner finalen Form vor der Vorstellung im Wirtschaftsausschuss am 17.03.2021 bereits in einem anderen Gremium präsentiert? Wann und durch wen erfolgte die Vorstellung in welchem Rahmen und gab es danach noch Konkretisierungs- oder Änderungswünsche? Wenn ja: Welche, durch wen und mit welchem zusätzlichen Stundenaufwand seitens der Gutachter und mit welchen damit verbundenen Kosten?

Antwort:

Der Gutachter hat die Ergebnisse seiner Studie mit Zustimmung des Ministeriums am 18. Februar 2021 im Arbeitskreis Bahntechnik – einem Zusammenschluss der schleswig-holsteinischen Bahntechnik-Unternehmen – vorgestellt. Zusätzliche Kosten für diese Präsentation hat der Gutachter ausdrücklich nicht in Rechnung gestellt.

Zudem wurde das Gutachten am 10. März 2021 den regierungstragenden Fraktionen im Beisein von VII M präsentiert.

Eine inhaltliche Konkretisierung oder Änderung erfolgte danach nicht mehr, lediglich redaktionelle Änderungen wie bei umfangreichen Dokumenten dieser Art üblich, etwa bei der Mengenangabe von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Aktenvorlagebegehren zu Frage 3 verwiesen.