



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und Antwort

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

Nachfragen zur geplanten Verwendung der Regionalisierungsmittel

Vorbemerkung des Fragestellers:

Mit Umdruck 20/7227 hat die Landesregierung eine teilweise aktualisierte Finanzplanung für die Verwendung der Regionalisierungsmittel vorgelegt. Darin steigen die Ausgaben für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) von 362,9 Millionen Euro im Jahr 2027 auf 476,2 Millionen Euro im Jahr 2028¹. Das entspricht einem Anstieg um 113,3 Millionen Euro. Zugleich heißt es in einer Fußnote, dass Regionalisierungsmittel ab 2029 auch zum Ausgleich eines erwarteten Defizits im Bereich der Landes-GVFG-Mittel dienen sollen.

1. Welcher konkrete Anteil der laufenden Ausgaben ist auf die Aufhebung der Trassenpreisbremse beziehungsweise höhere Trassenpreise zurückzuführen? (Bitte nach einzelnen Jahren ausweisen)

¹ Vgl. <https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/umdrucke/07200/umdruck-20-07227.pdf>

Antwort:

Die Auswirkungen der Aufhebung der Trassenpreisbremse im SPNV beziehungsweise der damit verbundenen höheren Trassenentgelte sind in der mit Umdruck 20/7227 vorgelegten Teilaktualisierung der ÖPNV-Finanzplanung berücksichtigt. Die Finanzplanung weist die Ausgaben für die Bestellung des SPNV insgesamt aus.

Kalkulierte Mehrkosten ggü. Beibehalt Trassenpreisbremse

Jahr	2026 ¹	2027	2028	2029	2030
Mehrkosten	29,39 Mio €	19,69 Mio €	23,89 Mio €	28,39 Mio €	33,22 Mio €

¹ inkl. Erhöhung aus 2025, die frühestens 2026 zahlungswirksam wird

Die Teilaktualisierung erfolgte vor dem Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln vom 1. Oktober 2026 (Az. 18 L 1831/26) zur Obergrenze der Gesamtkosten (OGK) für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 und wird sukzessive den neueren Erkenntnissen angepasst.

- Wie setzt sich der für 2028 gegenüber 2027 prognostizierte auffällige Anstieg der SPNV-Bestellkosten um 113,3 Millionen Euro zusammen? Bitte die einzelnen Ursachen mit ihren jeweiligen finanziellen Auswirkungen beziffern.

Antwort:

Die Ausgaben für die Bestellung des SPNV steigen nach der vorliegenden Teilaktualisierung von 362,9 Millionen Euro im Jahr 2027 auf 476,2 Millionen Euro im Jahr 2028. Dies entspricht einem Anstieg um 113,3 Millionen Euro.

Die vorliegende Finanzplanung bildet neben der Aufhebung der Trassenpreisbremse und den daraus prognostizierten Mehrausgaben weitere im ersten Halbjahr 2026 getroffene beziehungsweise zu berücksichtigende Veränderungen ab. Hierzu gehören insbesondere die aufgrund der Lieferverzögerungen der Firma Alstom im Jahr 2028 zu planenden Transferflotten in den Netzen Mitte und Südwest mit ca. 38 Mio. €. Eine (teilweise) Gegenfinanzierung durch Vertragsstrafen erfolgt über einen reduzierten Kaufpreis für die Alstom-Fahrzeuge und damit verbundene geringere Kapitalkosten für das Land. Diese bilden sich in den Jahren 2028-2057 ab.

Einen wesentlichen Beitrag zum Kostenanstieg im Jahr 2028 leistet die in diesem Jahr geplante Generalsanierung im Streckenabschnitt zwischen Hamburg und Lübeck, die z. Zt. mit ca. 40 Mio. € Zusatzkosten kalkuliert ist.

Im Akkunetz Ost führen für das Jahr 2028 geplante Angebotsausweitung der Linien RB76 („Hein Schönberg“) und RB87 („Preetz-Pendel“) in Verbindung mit den vertraglichen Kostenfortschreibungen zu einer Kostenerhöhung von ca. 3,7 Mio. € gegenüber 2027.

Der Übergang vom bisherigen Verkehrsvertrag Ostseeküste-West Überbrückung zum neuen Vertrag Ostsee-Alster bewirkt einen Kostensprung von + 7,2 Mio. € im Jahr 2028.

Daneben gibt es weitere Kostenerhöhungen, wie z.B. durch die Nachrüstung von Fahrzeugen mit ETCS sowie vertraglich vereinbarte Preisfortschreibungen.

Gleichzeitig sind durch die Neuvergabe der Netze Mitte und Südwest die jährlichen Kosten dieser Netze gegenüber den Altverträgen Netz Mitte Los A und Los B angestiegen.

3. In welcher Höhe erwartet die Landesregierung ab 2029 ein Defizit bei den Landes-GVFG-Mitteln, und wodurch entsteht dieses Defizit? Bitte die erwarteten Einnahmen, Ausgaben und Finanzierungslücken jährlich bis 2035 darstellen.

Antwort:

Die mit Umdruck 20/7227 vorgelegte Teilaktualisierung stellt nur die Finanzplanung der Regionalisierungsmittel und damit nur eine Finanzquelle des ÖPNV in Schleswig-Holstein dar. Unter anderem die Landes-GVFG-Mittel stellen eine weitere Finanzierungsquelle dar. Es ist Element der Finanzierungsplanung die Projekte und Maßnahmen über die verschiedenen Finanzierungsquellen abzubilden.

Defizit im Bereich der Landes-GVFG-Mittel soll begrifflich vor diesem Hintergrund nur aussagen, dass diese ab 2029 so mit Projekten und Maßnahmen belegt sind, dass verstärkt eine Finanzierung von Investitionen

über Regionalisierungsmittel erfolgen muss.

Aus den notwendigen Ausbauplänen des Landes und dem Anstieg der Bau- und Planungskosten ergeben sich Herausforderungen bei der Finanzierung der Maßnahmen und Projekte, denen mit Anpassungen bei der Nutzung der Finanzierungsquellen bestmöglich entgegengewirkt wird.

Eine belastbare jährliche Bezifferung der daraus entstehenden Finanzierungslücken bis 2035 ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich. Die Investitionsplanung unterliegt weiterhin erheblichen Unsicherheiten. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Bau- und Planungskosten, mögliche weitere Kostensteigerungen bei den Trassenpreisen sowie den Zeitpunkt und die tatsächliche Realisierung einzelner Projekte. Änderungen bei diesen Faktoren können die Höhe und den zeitlichen Anfall des Finanzierungsbedarfs erheblich beeinflussen. Die derzeitige Planung weist daher auf einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf ab 2029 hin, ohne dass bereits heute belastbare jährliche Finanzierungslücken bis 2035 ausgewiesen werden können. Die Entwicklung wird im Rahmen der weiteren ÖPNV-Finanzplanung fortgeschrieben und dabei an die tatsächliche Projektentwicklung und die verfügbaren Finanzierungsquellen angepasst.

4. Für welche konkreten Förderzwecke und Maßnahmen sollen ab 2029 Regionalisierungsmittel anstelle von Landes-GVFG-Mitteln eingesetzt werden? In welcher Höhe ist dies jeweils und jährlich vorgesehen?

Antwort:

Eine abschließende Festlegung konkreter Förderzwecke und Einzelmaßnahmen ab dem Jahr 2029 liegt noch nicht vor.

Die Finanzplanung weist für die Jahre 2029 und 2030 jeweils 41,7 Millionen Euro für „Investitionen aus Regionalisierungsmitteln und MOIN.SH“ aus. Die zugehörige Fußnote sollte erläutern, dass wegen der verplanten Landes-GVFG-Mittel ab 2029 verstärkt diese Finanzierung von Investitionen über Regionalisierungsmittel erfolgen muss.