

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

Minister

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

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und Digitalisierungs-
ausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

25. Oktober 2022

nachrichtlich:
Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofs
Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 01. November 2022



über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/287

Vertragsergänzung S-Bahn-Verkehrsvertrag um RB 81/ S4 (Ost)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Harms,
sehr geehrter Herr Vorsitzender Claussen,

die Verkehrsleistungen der Regional-Bahn-Linie 81 (RB 81) Hamburg Hauptbahnhof – Ahrensburg – Bargteheide – Bad Oldesloe sind derzeit ebenso wie die Regional-Express-Züge zwischen Hamburg und Lübeck in den Verkehrsvertrag Ost integriert. Der Verkehrsvertrag im Netz Ost läuft zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Die

Leistungen der Regional-Express-Züge zwischen Hamburg und Lübeck werden ab Dezember 2022 im neuen Verkehrsvertrag im Elektronetz-Ost mit neuen Fahrzeugen vom Typ Stadler KISS erbracht.

Im Rahmen des Infrastrukturprojektes „S4 Ost“ werden die Regional-Bahn-Leistungen zwischen Hamburg und Bad Oldesloe langfristig durch S-Bahn-Verkehre auf (teilweise) eigener Infrastruktur ersetzt. Die Beschaffung der dafür notwendigen Fahrzeuge S-Bahn-Fahrzeuge wurde im Rahmen der Auslösung einer Bestelloption im Jahr 2021 beschlossen (**vertraulicher Umdruck 19/5662**).

Die Bereitstellung der bis zu 35 erforderlichen Fahrzeuge der Baureihe ET 490 erfolgt ab Mitte 2026 und zwar zunächst für einen vollständigen Betrieb der Linie RB81 und dann für die Linie S4. Aufgrund häufig wechselnder Bauzustände, die zeitlich nicht präzise absehbar sind, ist eine umfassende Flexibilität hinsichtlich des Übergangs von der Linie RB81 zur neuen Linie S4 erforderlich. Dabei müssen die unterschiedlichen Fahrzeugarten (Regionalzüge und S-Bahn-Fahrzeuge) flexibel unter Umständen zeitlich überlappend einsetzbar sein.

Am 09.04.2013 haben die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) sowie Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit der S-Bahn Hamburg GmbH einen Verkehrsvertrag über die Erbringung der Verkehrsleistung des Hamburger S-Bahn-Netzes geschlossen. Im Rahmen einer Vertragsergänzung ist nun vorgesehen, diesen Verkehrsvertrag ab Dezember 2022 um die Leistungen der heutigen RB 81 und zukünftigen S4 (Ost) zu ergänzen. Bis zur Inbetriebnahme der o.g. S-Bahn-Fahrzeuge werden gebrauchte Doppelstockwagen eingesetzt, die durch die DB Regio AG als Subunternehmer betrieben werden.

Angesichts der herausfordernden Rahmenbedingungen aus Fahrzeugbeschaffung, Betriebsabwicklung und nicht vollkommen sicher planbar laufender Bautätigkeit, stellte die Beauftragung der Verkehrsleistung als Vertragsergänzung nach Einschätzung der FHH als Federführerin unter Abwägung der Vor- und Nachteile die realistischste vertragliche Umsetzung dar.

Die zwischen FHH und S-Bahn ausgehandelten Kosten für die RB81/S4 weisen ein hohes Niveau auf. Vor dem Hintergrund der anstehenden komplexen Transformation vom Regionalverkehr hin zum S-Bahn Verkehr und der bevorstehenden langwierigen Baustellenphase inklusive der gegenwärtig in ihrem Umfang schwer zu planenden Schienenersatzverkehre sind diese relativ hohen Kosten als angemessen zu bewerten.

Die ausgehandelte Kostenteilung zwischen FHH und Schleswig-Holstein gemäß Budgetmodell entspricht dem üblichen Vorgehen zwischen beiden Partnern und ist hinsichtlich möglicher auftretender Kostenrisiken und einem relativen geringen Anteil Schleswig-Holsteins an den Gesamtkosten für Schleswig-Holstein als angemessen einzustufen.

Die Kosten, die innerhalb des S-Bahn-Vertrages inkl. dieser Vertragsergänzung entstehen, werden aus Regionalisierungsmitteln getragen und in der Finanzplanung für den Nahverkehr berücksichtigt.

Anliegend finden Sie einen ausführlichen Vermerk der NAH.SH zur Vertragsergänzung und den damit verbundenen Themen. Diesem können Sie auch finanzielle Einzelheiten entnehmen, auf deren Darstellung wegen der Komplexität in diesem Schreiben verzichtet wird.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage inkl. Anhang zur Kenntnis zu nehmen. Das Einvernehmen mit dem Finanzministerium ist hergestellt. Ich bitte den Finanzausschuss, die nach § 23 Absatz 1 Haushaltsgesetz 2022 erforderliche Einwilligung zu erteilen und dazu folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Finanzausschuss stimmt dem Abschluss der Vertragsergänzung im Verkehrsvertrag mit der S-Bahn-Hamburg GmbH und der mit der Freien und Hansestadt Hamburg verhandelten Kostenteilung zu und ermächtigt den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus die entsprechenden Vereinbarungen zu schließen.“

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen

Anlagen: Ausführlicher Vermerk der NAH.SH zur Vertragsergänzung

Verkehrsleistung S4/RB81 (Vertragsergänzung S-Bahn Verkehrsvertrag / 3. Änderungsvereinbarung)

1 Anlass

Am 09.04.2013 hat die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), unter Beteiligung der Länder Niedersachsen, vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH, und Schleswig-Holstein mit der S-Bahn Hamburg GmbH einen Verkehrsvertrag über die Erbringung der Verkehrsleistung des Hamburger Schnellbahnnetzes geschlossen. Das Vergabeverfahren wurde damals durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), als federführender Aufgabenträgerin, durchgeführt.

Während die zukünftige Leistungserbringung auf der Linie S21 (zukünftig: S5) als Linienerweiterung aus dem Bestandsnetz bis nach Kaltenkirchen bereits in den laufenden Verkehrsvertrag aufgenommen wurde, musste die Erbringung der Verkehrsleistung auf der zukünftig neuen Linie S4 noch vereinbart werden. Mit Fortschreiten und Konkretisierung des Zeitplans des Infrastrukturprojektes zum Bau der Linie S4 haben die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nunmehr zur Integration der Verkehrsleistung die sog. 3. Änderungsvereinbarung mit der S-Bahn Hamburg GmbH verhandelt. Diese soll nun von den Vertragspartnern gezeichnet werden.

2 Rahmenbedingungen

Nach gemeinsamer Vorbereitung mit den benachbarten Aufgabenträgern hat die FHH als Federführerin und Partnerin mit den größten Leistungsanteilen entsprechend dem einvernehmlichen Beschluss des Lenkungskreises S-Bahnen am 03.09.2020 im Frühjahr 2021 Vertragsverhandlungen mit der S-Bahn Hamburg GmbH bezüglich der betrieblichen Leistung auf der Strecke aufgenommen. Bei der in Rede stehenden Verkehrsvertragsergänzung handelt es sich nicht um eine wesentliche Vertragsänderung nach § 132 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) Abs. 1 Satz 3 Nr. 3, weshalb auf eine entsprechende wettbewerbliche Vergabe verzichtet werden konnte. Nach dem formalen Vertragsschluss wird die Vertragsergänzung durch eine EU-Bekanntmachung notifiziert. Angesichts der herausfordernden Rahmenbedingungen aus Fahrzeugbeschaffung, Betriebsabwicklung und nicht vollkommen sicher planbar laufender Bautätigkeit, stellte die Beauftragung der Verkehrsleistung als Vertragsergänzung nach Einschätzung der FHH als Federführerin unter Abwägung der Vor- und Nachteile die realistischste vertragliche Umsetzung dar.

Zur Ausgestaltung der Vertragsergänzung wurde zunächst gemeinsam mit der S-Bahn Hamburg GmbH definiert, welche Leistungsbestandteile konkret in den Vertrag integriert werden sollten. Aufgrund des Auslaufens des bestehenden Verkehrsvertrages „Netz Ost“ und der Abspaltung der Regionalexpressverkehre (RE8, RE80) in das neu durch Schleswig-Holstein vergebene „E-Netz Ost“ mit Betriebsstart im Dezember 2022 war es zweckmäßig, die verbleibende Verkehrsleistung der heutigen RB81 schon ab Dezember 2022 zu integrieren. Die RB81 wird nach Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur komplett durch die S4 ersetzt.

Die Aufgabenträger hatten entschieden, das Verkehrsangebot zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Bad Oldesloe durch den Bau und barrierefreien Betrieb der S4 signifikant auszuweiten und zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern dank neuer Haltepunkte entlang der Bestandsstrecke einen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen.

Damit sollen die Fahrgastzahlen auf der Linie S4 auf knapp 100.000 gesteigert werden (was einer Steigerung auf mehr als dem Doppelten der heutigen Fahrgastzahlen entspräche). Hierfür erfolgt ein

umfangreicher Ausbau der Infrastruktur, der den Bau von fünf neuen Stationen sowie von zusätzlichen Gleisen entlang der Bestandsinfrastruktur vorsieht. Neben ausschließlich von der Linie S4 genutzten Gleisen, erfolgt auf dem letzten Abschnitt Richtung Bad Oldesloe der Verkehr weiterhin im Mischbetrieb mit Nah- und Fern- sowie Güterverkehr. Die vollständige Inbetriebnahme (IBN) ist bis Ende der 2020er Jahre geplant, eine Teil-Inbetriebnahme auf eigener Infrastruktur bis Rahlstedt soll bereits zwei Jahre vor Abschluss des gesamten Bauprojekts ermöglicht werden.

Die Beschaffung der dafür notwendigen Fahrzeuge wurde im Rahmen des Verkehrsvertrags „Vergabe der Verkehrsleistung der S-Bahn Hamburg ab Dezember 2018“ aus der dort enthaltenen Bestelloption über die sog. 4. Änderungsvereinbarung beauftragt und erfolgt durch die S-Bahn Hamburg GmbH. Die Bereitstellung der bis zu 35 erforderlichen Fahrzeuge der Baureihe ET 490 erfolgt bereits ab Mitte 2026 und zwar zunächst für einen vollständigen Betrieb der Linie RB81 und dann für die Linie S4.

3 Inhalt

Der bisherige Vertrag über die Erbringung der Verkehrsleistung der Linie RB81 (Netz Ost) endet im Dezember 2022. Bis zur Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur für die Teil-Inbetriebnahme der Linie S4 ist daher zunächst die fortgesetzte Bedienung des Abschnitts Hamburg-Hauptbahnhof bis Bad Oldesloe mit der Linie RB81 zu regeln. Während der Bauphasen werden zudem erhebliche betriebliche Einschränkungen mit umfangreichen erforderlichen Ersatzkonzepten erwartet, die aus jetziger Sicht in Menge und Umfang schwer zu kalkulieren sind (u.a. liegen noch keine Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren dazu vor, konkrete Erkenntnisse der weiteren Planungs- und Bauabläufe fehlen ebenfalls noch). Daher ist dieser Bereich vertraglich flexibel gehalten.

Aufgrund häufig wechselnder Bauzustände, die zeitlich nicht präzise absehbar sind, ist eine umfassende Flexibilität hinsichtlich des Übergangs von der Linie RB81 zur neuen Linie S4 erforderlich. Dabei müssen die unterschiedlichen Fahrzeugarten (Regionalzüge und Gleichstrom S-Bahn-Fahrzeuge) flexibel unter Umständen zeitlich überlappend einsetzbar sein. Im Einzelnen ergeben sich dabei folgende betriebliche Phasen, die in der Vertragsergänzung entsprechend abgebildet werden:

Phase 1: Betrieb der Linie RB 81 mit gebrauchten Regionalbahnfahrzeugen ab Dez. 2022 (i.d.R. 6-Wagen-Züge gegenüber heutigen 5-Wagen-Züge)¹. Dieser Teil wird vollständig durch den bisherigen Betreiber, die DB Regio AG, als Nachunternehmer der S-Bahn Hamburg GmbH erbracht. Es werden größere Einschränkungen im Verkehrsangebot aufgrund einer Baumaßnahme Berliner Tor und wegen der Erstellung der Infrastruktur der S4 erwartet.

Phase 2: War ursprünglich geplant, entfällt jedoch.

Phase 3: Betrieb der Linie RB81 mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug²) ab voraussichtlich Mitte 2026. Das Verkehrsangebot entspricht dem in Phase 1, es kommt aber zunehmend zu baubedingten Einschränkungen mit zeitweisen Teil- und Vollsperrungen.

Phase 4: Betrieb der Linie S4 mit S-Bahn-Fahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug) ab voraussichtlich Dezember 2027 und Inbetriebnahme der neuen S-Bahn Infrastruktur zwischen Hamburg-Hasselbrook und Hamburg-Rahlstedt inklusive der Erhöhung der Taktfrequenz von einem 15/30/60-Takt auf einen 10/20/60-Takt (10-Minuten-Takt Altona-Rahlstedt, 20-Minuten-Takt Rahlstedt-Bargteheide und 60-Minuten-Takt Bargteheide-Bad Oldesloe).

¹ Die 6-Wagen-Züge haben 666 Sitzplätze. Das derzeitige Angebot mit 5-Wagen-Zügen weist 596 Sitzplätze auf.

² Vollzug = Doppeltraktion mit 380 Sitzplätzen

Langzug = Dreifachtraktion mit 560 Sitzplätzen

Phase 5: Vollbetrieb der Linie S4 mit S-Bahnfahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug) ab voraussichtlich Dezember 2029 und Inbetriebnahme der weiteren S-Bahn-gerechten Infrastruktur Rahlstedt bis Bad Oldesloe inklusive der Ausweitung des Taktes (10-Minuten-Takt Altona-Ahrensburg-Gartenholz in der HVZ und ganztägig Altona-Rahlstedt, 20-Minuten-Takt Rahlstedt-Bargteheide und 60-Minuten-Takt Bargteheide-Bad Oldesloe).

Alle Phasen können entsprechend dem tatsächlichen Bauablauf über Zu- bzw. Abbestelloptionen in ihrer Dauer verändert werden.

Alle beschriebenen Leistungen werden in den Bestandsvertrag S-Bahn Hamburg integriert und mit jahresspezifischen Entgelten abgegolten. Zu beachten ist, dass das Betriebs- und Leistungsniveau sowohl auf die provisorischen Bauzustände, als auch auf den Zielzustand eines S-Bahnverkehrs auf vollausgebauten Gleiskörpern ausgerichtet werden muss, der vollumfänglich erst im zeitlich gesehen letzten Drittel erreicht werden kann. Erst dann wird ein verkehrlich und auch nutzer- bzw. einnahmenseitig wieder vergleichbares wirtschaftliches Niveau erreicht.

Im Vergleich zu den derzeit anfallenden Bestellerentgelten (Kosten abzüglich Einnahmen) ergeben sich in den Bereichen Fahrzeugeinsatz, Personal und Verwaltung, Einnahmerisiken sowie Anpassungen des Sanktionsregimes steigende Preise. Letztlich führen die notwendigen Flexibilitäten (Zu-/Abbestellfristen, Optionen) zu Steigerungen des Betriebsaufwandes und des Risikos (Vorhalten von einsatzfähigem Personal und Material) und somit der Kosten. Dies ist aufgrund der Abhängigkeit von der tatsächlichen Infrastrukturentwicklung jedoch unvermeidbar. Das Entgeltmodell wurde während der gesamten Verhandlungsphase einer Überprüfung der Angemessenheit der Kalkulation durch die KCW GmbH Berlin unterzogen, die aus vielen Vergabeverfahren mit der Preisbildung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs vertraut ist und auch bereits die Vergabe des S-Bahn-Bestandsvertrages mit unterstützt hat. Diese Prüfung hat dazu geführt, dass diverse Kostenpositionen seitens der S-Bahn Hamburg GmbH im Laufe der Verhandlungen abgesenkt wurden. Die im Ergebnis vereinbarten Bestellerentgelte werden in der Gesamtbetrachtung angesichts der Rahmenbedingungen auch nach Einschätzung der Gutachter als erwartbar hoch, aber angemessen bewertet.

4 Auswirkungen auf den Haushalt

4.1 Kostenaufteilung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein

Die Bestellerentgelte für die Verkehrsleistungen werden nach dem sogenannten Budgetmodell aufgeteilt. Die Zuscheidung der Bestellerentgelte als Ergebnis aus Kosten und Einnahmen erfolgt daher wie im Bestandsvertrag nach einer gewichteten Berechnung unter Beachtung von territorialen verkehrsleistungsbezogenen Aspekten und der länderbezogenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln. Die Anwendung des Budgetmodells zur Aufteilung der Kosten für die Vertragsergänzung RB 81/S4 wurde in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein im Jahr 2022 geregelt, welche die Aufteilung aller neu entstehenden Kosten für den S-Bahn-Verkehr (auch inklusive der S21) definiert.

Für das Jahr 2022 beträgt der schleswig-holsteinische Anteil an allen verkehrsleistungsbezogenen Kosten im S-Bahn Verkehrsvertrag demnach 6,5 % (FHH: 86,4 %; NI: 7,1 %). Mit Integration der Verkehrsleistung S4/RB81 sowie S21 gen Kaltenkirchen (zukünftig: S5) und den auf die FHH entfallenden angebotsseitigen Leistungsausweitungen im Rahmen des Hamburg-Taktes im eingeschwungenen Zielzustand 2030 erhöht sich der schleswig-holsteinische Anteil auf 12,8 % (FHH: 82,6 %; NI: 4,8 %).

4.2 Darstellung der Haushaltsbelastung

Ausgehend von dem heutigen Fahrplanniveau und Annahmen zu den in Umsetzung befindlichen, absehbaren S-Bahn-Infrastrukturprojekten S4 und S21 (zukünftig S5) sowie Prognosen zum steigenden Leistungsvolumen des S-Bahn Angebots im Rahmen der Umsetzung des Hamburg Takts ergibt sich auf Grundlage des ausverhandelten Angebotes zur Vertragsergänzung RB81/S4 nach Abzug unterstellter prognostizierter Einnahmenanteile folgender jahresbezogener Zuschusskostenbetrag. Es sei darauf hingewiesen, dass die hier dargestellte Haushaltsbelastung den aktuellen Stand unter verschiedenen Annahmen darstellt. Die Kosten der Vertragsergänzung RB81/S4 als auch die Gesamtkosten des S-Bahn Verkehrsvertrages (Bestandsvertrag, RB81/S4, S21 bzw. S5 und Hamburg-Takt) können während der Vertragslaufzeit weiter ansteigen:

Haushaltsjahre	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Σ
Phasen	Phase 1²			Phase 3		Phase 4		Phase 5				
Gesamt-Bestellerentgelt Vertragsergänzung RB81/S4 in Mio. €	23,9 ¹	29,0	30,8	36,7	27,1	49,3	49,0	46,3	46,3	46,3	46,3	431,0
Erwarteter Anteil SH im Budgetmodell in %	9,5	9,0	9,0	13,6	13,6	12,5	12,5	12,8	12,6	12,5	12,3	-
Haushaltsbelastung Vertragsergänzung RB81/S4 SH in Mio. € <small>(inkl. einer 1%igen Dynamisierung p.a.)</small>	2,3	2,7	2,9	5,3	3,9	6,7	6,7	6,5	6,5	6,5	6,5	56,6
Gesamthaushaltsbelastung S-Bahn Verkehrsvertrag in SH in Mio. € <small>(inkl. einer 1%igen Dynamisierung p.a.)</small>	19,5	18,2	20,4	36,9	35,8	38,5	38,9	39,8	40,4	41,1	41,8	391,7

1 = Vorlaufkosten aus 2022 (2,8 Mio.) werden in 2023 mitabgegolten

2 = in Phase 1 sind die kompletten Fahrzeugvorhaltungskosten für Fahrzeuge enthalten (ab Phase 3 sind diese über die 4. Änderungsvereinbarung geregelt und daher nicht Bestandteil dieser Betrachtung)

Im Ergebnis steigen durch die Grundkosten inkl. der enthaltenen Fahrzeugkosten und –baubedingt – kaum steigenden Einnahmen in Phase 1 die Belastungen an. Im Jahr 2026 entsteht durch die neuen S-Bahnfahrzeuge und aufgrund der Optionsnotwendigkeiten und verstärkten Vorlaufkosten (u.a. Triebfahrzeugführer-Ausbildung, Vorbereitung des Betriebs der Linie S4) ein Kostenpeak. Im Jahr 2027 fallen Kostenbelastungen der Regionalbahnfahrzeuge weg, bevor ab 2028 spürbare

Leistungssteigerungen das Kostenniveau heben und gemeinsam mit konservativ geschätzten Einnahmen die schlussendliche Belastung des Haushalts bestimmen.

5 **Beschlussempfehlung**

Die NAH.SH empfiehlt, der Vertragsergänzung in Form der 3. Änderungsvereinbarung mit den hier dargestellten Rahmenbedingungen und der Kostenaufteilung gemäß der ausgehandelten Ländervereinbarung zuzustimmen.

6 **Begründung**

Die zwischen FHH und S-Bahn ausgehandelten Kosten für die RB81/S4 weisen ein hohes Niveau auf. Vor dem Hintergrund der anstehenden komplexen Transformation vom Regionalverkehr hin zum S-Bahn Verkehr und die bevorstehende langwierige Baustellenphase inklusive gegenwärtig in ihrem Umfang schwer zu planenden Schienenersatzverkehre sind diese relativ hohen Kosten als angemessen zu bewerten.

Die zwischen FHH und Schleswig-Holstein ausgehandelte Kostenteilung gemäß Budgetmodell entspricht dem üblichen Vorgehen zwischen beiden Partnern und ist hinsichtlich möglicher auftretender Kostenrisiken und einem relativen geringen Anteil Schleswig-Holsteins an den Gesamtkosten als angemessen und für Schleswig-Holstein vorteilhaft einzustufen.

Mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie am Hamburger Rand wird die Kapazität der Bahnstrecke Hamburg-Lübeck erhöht und die Störungsanfälligkeit aufgrund der neu zu errichtenden Infrastruktur verringert. Es resultieren schnellere Verbindungen, weniger Umstiege und engere Taktungen, weshalb deutliche Fahrgaststeigerungen zu erwarten sind.

NAH.SH, den 10.10.2022