

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 15/5032**

*Finanzministerium
des Landes
Schleswig-Holstein*

An die
Vorsitzende des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Ursula Kähler, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Kiel, den 22. 10. 2004

Staatssekretär

Vorlage des MWAV i.S. 2.Stufe SH-Tarif und HVV-Süd-Erweiterung

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

anliegend übersende ich Ihnen die Vorlage des MWAV i.S. „2.Stufe SH-Tarif und HVV-Süd-Erweiterung“ mit der Bitte um Zustimmung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Uwe Döring

Vorsitzende
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau
Roswitha Strauß, MdL
Landeshaus

Staatssekretär

24105 Kiel

Vorsitzende
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau
Ursula Kähler, MdL
Landeshaus

24105 Kiel

über
Herrn
Dr. Ralf Stegner
Finanzminister
des Landes Schleswig-Holstein

24105 Kiel

Kiel, 19. Oktober 2004

Einführung der 2. Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs und Strukturveränderungen im Öffentlichen Personennahverkehr in den Hamburg-Randkreisen (HVV-Süd-Erweiterung)

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

das Kabinett hat am 19. Oktober 2004 der Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes auf die an Hamburg angrenzenden niedersächsischen Landkreise Harburg, der bislang schon teilweise zum HVV - Gebiet gehörte, Stade und Lüneburg („HVV-Süd-Erweiterung“) und der damit verbundenen Änderung der Gesellschaftsanteile

sowie der Einführung der zweiten Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs zugestimmt. Wegen der Einzelheiten verweise ich auf die beigefügte Vorlage.

Zur Finanzierung ist der Einsatz von Regionalisierungsmitteln und GVFG-Mitteln vorgesehen. Die Beträge sind in der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt; Kapitel 0607, MG 02 und Kap. 0607, TG 65.

Entsprechend § 19 Abs. 4 Haushaltsgesetz 2004/2005 darf das MWAV im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und nach Einwilligung des Ausschusses für Finanzen Vereinbarungen über ein ÖPNV-Angebot schließen, in denen auch die Finanzierung geregelt wird.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Das Einvernehmen mit dem Finanzminister ist hergestellt. Ich bitte den Ausschuss für Finanzen, die nach § 19 Abs. 4 Haushaltsgesetz 2004/2005 erforderliche Einwilligung zu erteilen

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Michael Rocca

Einführung der 2. Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs und Strukturveränderungen im Öffentlichen Personennahverkehr in den Hamburg-Randkreisen (HVV-Süd-Erweiterung)

Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)

Erklärtes **verkehrspolitisches Ziel** der Landesregierung gemäß § 3 Abs. 3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist die Einführung eines landesweiten Tarifkonzeptes nach dem Motto: "Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan".

Verfahrensschritte

Ein **landesweit einheitliches Tarifsystem** mit dem Ziel, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, wird **schrittweise umgesetzt**:

- **SH-Tarif (1. Stufe):** Für den Schiienenpersonennahverkehr seit 15.12.2002.
- **SH-Tarif (2. Stufe):** Für Kreisgrenzen überschreitende Verkehre und in der Verknüpfung Bahn/Bus zum 01.04.2005. Ein vorheriger Probetrieb der Fahrschein drucker ab Dezember 2004 soll die Funktionsfähigkeit der Vertriebsinfrastruktur sicherstellen.
- **SH-Tarif (3. Stufe):** Kontinuierliche Weiterentwicklung der kreisinternen VG-Tarife mit dem Ziel, zumindest längerfristig die landesweite Harmonisierung zu erreichen.

Der **Umsetzung der ersten Stufe** haben das Kabinett am 5. November 2002 (Kabinettsvorlage Nr. 266/2002) und der Wirtschafts- sowie Finanzausschuss am 27./28. November 2002 zugestimmt.

Zeitgleich wurde das neue Preissystem der Deutschen Bahn AG (PEP) eingeführt und der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) auf die schleswig-holsteinischen Hamburg-Randkreise erweitert (HVV-Norderweiterung). Innerhalb Schleswig-Holsteins und nach Hamburg gilt der SH-Tarif, darüber hinaus das DB-Preissystem PEP. In Hamburg können die meisten Kunden (Inhaber von Tageskarten, Zeit- und Gruppenkarten) mit dem SH-Tarif auch das HVV-Angebot im Großbereich Hamburg nutzen (SH-/HVV-Plus).

Seit der Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs auf der Schiene ist ein **Anstieg der Fahrgastzahlen und der Umsätze** zu verzeichnen. Von Januar bis Mai 2004 haben rund 9 % mehr Fahrgäste den SPNV genutzt als von Januar bis Mai 2003; der Umsatz für die Unternehmen ist im gleichen Zeitraum um gut 10 % gestiegen. Hierbei gibt es Verschiebungen im Fahrkarten-Sortiment zugunsten von Abo-Karten, Monats- und Kleingruppenkarten. Rückläufig ist der Verkauf von rabattierten Einzelfahrkarten. Grund für diese Verschiebung ist die Attraktivität der Abo-Karten und die Reduzierung des Rabatts der BahnCard 50; sie wird im SH-Tarif wie die BahnCard 25 mit einem 25 %-Rabatt anerkannt.

Zum 01.04.2005 soll eine **Ausweitung des Schleswig-Holstein-Tarifs** auf den Kreisgrenzen überschreitenden Busverkehr und die Umsteigebeziehungen Bus / Schiene erfolgen (2. Stufe). Der SH-Tarif gilt auch weiterhin innerhalb Schleswig-Holsteins und nach Hamburg.

Das Hauptziel des SH-Tarifs zum **Vorteil des Kunden**, nämlich **nur noch ein Fahr-schein für die jeweilige Fahrt unabhängig von Kreisgrenzen und der Wahl des Verkehrsmittels**, wird mit der Einführung der 2. Stufe erreicht. Für die Umsetzung der 2. Stufe müssen der bereits bestehende SH-Tarif auf der Schiene und die bisher für den Busverkehr in den Kreisen/kreisfreien Städten bzw. im Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) geltenden Tarife zu einem einheitlichen Tarif zusammengeführt werden. Das geschieht nach folgenden „**Spielregeln**“:

- Die **Haushaltsbelastungen** für die Aufgabenträger, die bei den Verkehrsunternehmen entstehende Mindereinnahmen ausgleichen (vgl. Abschnitt 5.), sind möglichst gering zu halten.
- Das **Tarifniveau** bleibt insgesamt auf dem heutigen Niveau. Tarifanpassungen, die sich in den Kreisen / kreisfreien Städten durch die Anpassung der bisher unterschiedlichen Tarifhöhe auf einen einheitlichen Tarif erge-

ben, dürfen auf den 300 wichtigsten Relationen nicht zu Preissteigerungen von mehr als 10 v.H. führen.

- **Preissteigerungen** von mehr als 10 v.H. sind nur ausnahmsweise und unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Der **Verkehrsverbund Region Kiel (VRK)** beabsichtigt, den SH-Tarif als Anschlussregelung zum auslaufenden VRK-Vertrag in der K.E.R.N.-Region als „Pilotregion“ bereits in der **3. Stufe** einzuführen. Das bedeutet, dass **auch für Verkehre innerhalb des VRK** der SH-Tarif gilt. Das Land als Aufgabenträger für den SPNV wird in Zukunft auch Vertragspartner im VRK werden. Bisher hat das Land den VRK auf fünf Jahre befristet mit einer Anschubfinanzierung gefördert. Der zukünftige VRK-Vertrag wird zurzeit mit den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verhandelt.

Auch der **Kreis Ostholstein** will bereits die 3. Stufe umsetzen.

Die **BahnCards**, die vorrangig als Kundenkarte der DB AG für den Schienenpersonenfernverkehr dienen, werden ab 14. Dezember 2003 im Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein einheitlich mit einem 25 v. H.-Rabatt auf den Schleswig-Holstein-Tarif anerkannt. Im Busbereich wird im Regionalverkehr ebenfalls ein 25%-Rabatt gewährt; Stadtverkehre und VRK erkennen die BahnCard bisher nicht an. Im Stadtverkehr sehen die Busunternehmen eine Rabattierung von 25 % im SH-Tarif insbesondere aus vertrieblichen Gründen kritisch. In Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sollen die **Kernzonen der kreisfreien Städte, wo die BahnCard bisher auch nicht gilt, von der Rabattierung ausgenommen bleiben, ansonsten wird landesweit ein 25%-Rabatt gewährt.** In den Innenstädten bleibt die rabattierte Mehrfahrtenkarte als regionales Angebot erhalten. Auch für die Kunden im VRK (ausgenommen Kernzone Kiel) bedeutet die BahnCard-Anerkennung, die bisher nicht galt, eine Verbesserung.

Mit der 2. Stufe des SH-Tarifs soll zusätzlich die **SH-Card für Bus und Bahn** als eigenes Kundenbindungsinstrument für den Nahverkehr in Schleswig-Holstein eingeführt werden, die **ebenfalls einen 25 % Rabatt** auf den Einzelfahrschein bieten wird und zu einem günstigeren Preis (voraussichtlich 25 €) erworben werden kann als die BahnCard 25 (50 €). Die SH-Card bietet damit eine preisgünstige Alternative zur BahnCard für die Gelegenheitskunden, die nur den Nahverkehr in Schleswig-Holstein

nutzen, und soll auch zu einem speziellen Marketing-Instrument für den SH-Tarif mit Zusatzangeboten, z.B. ermäßigter Eintritt bei Kooperationspartnern, weiterentwickelt werden. Die Einnahmen aus dem Verkauf der SH-Card kommen anders als bei der BahnCard direkt den Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein zugute.

Die SH-Card soll ab dem 1. Februar 2005 für eine Einführungszeit von zwei bis drei Monaten zum Vorzugspreis von 19,90 Euro vermarktet werden.

Die touristische **OstseeCard** wird in der Pilotregion Ostholstein zunächst im örtlichen ÖPNV anerkannt und soll zur Saison 2006 ebenfalls zu den Konditionen der SH-Card gelten.

Die logische Konsequenz eines landesweiten Tarifes ist eine **landesbezogene Tarifauskunft**. Die bereits bestehende Fahrplanauskunft **SCOUT** soll entsprechend weiterentwickelt werden. Mit der Tarifauskunft bietet SCOUT den Kunden aktuelle Informationen über Fahrplan, Tarif und sowie über aktuelle Änderungen.

Die Einführung der nächsten Stufe des landesweiten Schleswig-Holstein-Tarifes bedarf der **Zustimmung aller beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen**. Außer in der Stadt Flensburg liegen die Grundsatzbeschlüsse zur Einführung der nächsten Stufe bereits vor. Die noch ausstehenden Beschlüsse werden voraussichtlich im November gefasst werden.

Finanzielle Auswirkungen und Verwaltungsaufwand

Bei Einführung der 2. Stufe des SH-Tarifs fallen für die Aufgabenträger **Ausgleichsbeträge an die Verkehrsunternehmen für tarifbedingte Mindereinnahmen** an. Tarifbedingte Mindereinnahmen ergeben sich zum einen durch die Differenz zwischen dem derzeit bestehenden und dem neuen Tarif (Harmonisierungseffekte), zum anderen aus der Tatsache, dass beim Umsteigevorgang von einem auf ein weiteres Verkehrsmittel vom Fahrgast kein neuer Fahrschein gelöst werden muss, z. B. beim Umstieg von der Bahn auf den Stadtbus (Durchtarifizierungsverluste).

Ziel des Finanzierungskonzeptes ist ein **transparentes, verursachergerechtes System**, bei dem die Harmonisierungs- und Durchtarifizierungseffekte bei denjenigen Aufgabenträgern greifen, in deren Bereich sie entstehen und deren Fahrgästen der neue Tarif nutzt. Dieses sind jeweils die Gebietskörperschaften des Start- und Zielortes, da

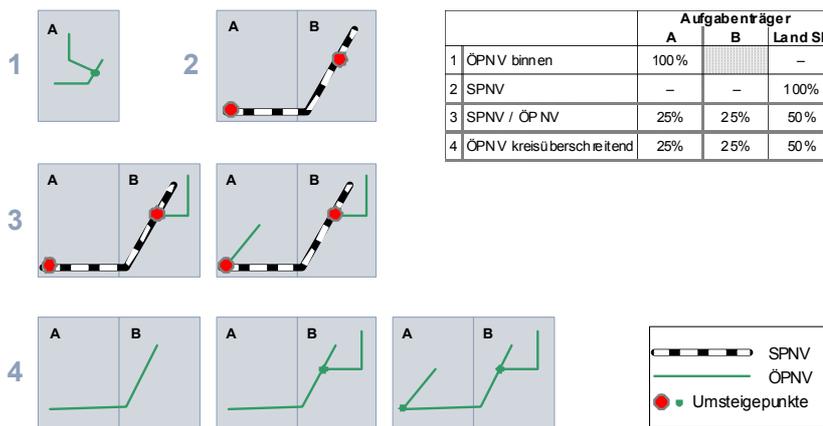
nur dort ein Umstieg im Vor- und/oder Nachlauf möglich ist, sowie das Land, sofern Teilstücke des Reiseweges mit der Bahn bzw. im regionalen, Kreisgrenzen überschreitenden Busverkehr zurückgelegt werden.

Das Finanzierungskonzept SH-Tarif:

mobilität

Schleswig-Holstein-Tarif

Finanzierung SH-Tarif – Fallunterscheidung –



www.mobilität.de 02 21 921827-0

Das Finanzierungskonzept der 2. Stufe SH-Tarif sieht vor, dass sich das Land an den Harmonisierungs- und Durchtarifierungseffekten für die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus und den überregionalen Busverkehr zu 50 % beteiligt, 50 % werden von den kommunalen Aufgabenträgern (Quelle - Ziel) getragen.

Im Rahmen der zukünftigen Tariffortschreibung sollen zusätzliche Mehreinnahmen (Anteil der Tariffortschreibung, der über die Preissteigerungsrate hinausgeht) die tarifbedingten Ausgleichszahlungen reduzieren. Durch eine moderate Erhöhung der Preise für die Schienenstrecken soll eine Gegenfinanzierung für die Durchtarifierung erreicht werden, d.h. im Regelfall entstehen hier für das Land keine zusätzlichen Belastungen. Generell sollen Harmonisierungsgewinne mit anfallenden Durchtarifierungsverlusten saldiert werden.

Die **Einnahmeaufteilung** stellt nach einem vertriebsdatengestützten System sicher, dass die Einnahmen den Verkehrsunternehmen direkt zugeschrieben werden. Es wurde vom Gutachter für den SPNV entwickelt und wird derzeit für den SPNV vom neutralen Tarifbüro durchgeführt. In der 2. Stufe SH-Tarif soll das Verfahren auch im

Busbereich angewendet und von der neu zu strukturierenden **Zentralen Abrechnungsstelle (ZAST)** der Verkehrsunternehmen übernommen werden, die bislang die Einnahmenaufteilung für die Busverkehre in den Verkehrsgemeinschaften in Schleswig-Holstein durchführt. Kosten für zusätzliche Erhebungen und weitere Arbeiten zum Aufbau des Einnahmenaufteilungsverfahrens können zurzeit nicht beziffert werden. Über die Finanzierung ist noch zu verhandeln. Je nach Aufgabenteilung sind bei der ZAST und/oder der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) zusätzliche Aufgaben zu erfüllen. Für die technische Ausstattung der ZAST fallen einmalig Kosten an, die ebenso wie die laufenden Regiekosten zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden. Die Beteiligung der Aufgabenträger an den laufenden Kosten entfällt, wenn die Unternehmen die ZAST-Kosten aus Harmonisierungsgewinnen selbst finanzieren können.

Marketingkosten für landesweite Maßnahmen, insbesondere die Einführungskampagne, werden vom Land getragen. Ergänzendes regionales und lokales Marketing finanzieren die regionalen Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Die einmaligen Aufwendungen für die Einführungskampagne in Höhe 500 T€ werden zur Hälfte über die landesweite ÖPNV-Imagekampagne finanziert, ebenso wie die laufenden Marketingaufwendungen in den Folgejahren.

Im **Überblick** stellen sich die **Finanzierungsanteile des Landes** wie folgt dar:

(in T€)	2004	2005	2006	2007	2008
Durchtarifierungs- und Harmonisierungseffekte					
1. Stufe (SPNV)	- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 1.200
2. Stufe	-	+ 142	+ 392	+ 642	+ 892
Saldo 1. / 2. Stufe	- 1.200	- 1.058	- 808	- 558	- 308
Zentrale Abrechnungsstelle (ZAST)	- 150	- 130	- 130	- 130	- 130
Marketing	- 250	-	-	-	-
Scout	- 120	- 50	- 50	- 50	- 50
Finanzierungsanteil des Landes (I)	- 1.720	- 1.238	- 988	- 738	- 488
Voraussichtliche Einsparungen 1. Stufe	+ 500	+ 500	+ 500	+ 500	+ 500
Abbau Preishärten 2. Stufe	-	- 300	- 250	-200	- 150
Finanzierungsanteil des Landes (II)	- 1.220	- 1.038	- 738	- 438	- 138

Der ursprünglich für die 1. Stufe erwartete Betrag wird nach ersten Schätzungen nicht in vollem Umfang benötigt. Seinerzeit wurde ein „BahnCard-Risiko“ (Risiko der negativen Fahrgastreaktion auf die Absenkung der BahnCard von 50% auf 25% Rabatt) berücksichtigt. Bisherige Erkenntnisse zeigen, dass die Nachfrage- und Umsatzzahlen insgesamt durch die Reduzierung des BahnCard-Rabatts nicht zurückgegangen sind und gleichzeitig die Tarifergiebigkeit erhöht werden konnte.

Freiwerdende Mittel aus der 1. Stufe sollen genutzt werden, um den **Abbau von Preishärten** (keine Preissteigerung über 10 % auf wichtigen Linien) zu finanzieren.

Die **Vertriebsinfrastruktur** (Fahrscheindrucker mit entsprechender Software) wird vom Land - wie auch in der ersten Umsetzungsstufe und bei der HVV-Erweiterung – mit einem 80%igen Zuschuss gefördert. Die verbleibenden 20% werden vom jeweiligen Verkehrsunternehmen übernommen, ggf. unter Beteiligung des jeweiligen Aufgabenträgers. Die einmaligen Kosten für die Vertriebsinfrastruktur belaufen sich insgesamt auf 6.200T€, der Finanzierungsanteil des Landes beträgt 4.300 T€ (80 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten).

Zwischen dem Land und den kommunalen Aufgabenträgern wird ein **Aufgabenträgervertrag** über die 2. Stufe bzw. 3. Stufe des SH-Tarifs, insbesondere über die gemeinsame oben dargestellte Finanzierung, abgeschlossen. Gleichzeitig erfolgt eine dementsprechende Fortschreibung des bereits zur 1. Stufe des SH-Tarifs geschlossenen **Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrages** zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Im Rahmen der Vertragsverhandlungen im **Verkehrsverbund Region Kiel (VRK)** soll auch eine Regelung zur Reduzierung der „Altlasten“ (Ausgleich der tarifbedingten Mindereinnahmen im Alt-VRK) getroffen werden. Die Status-Quo-Beträge sollen zunächst für das Jahr 2005 fortgeführt werden, verbunden mit einer Revisionsklausel, die die Vertragspartner verpflichtet, anhand der bis zum 30.09.2005 vorliegenden Abrechnungsdaten des SH-Tarifs eine reduzierte Anpassung ab 1.1.2006 zu prüfen. Das Land hat den VRK zuletzt mit einem Betrag von rd. 360 T€ gefördert. Dieser Betrag soll entsprechend der vorgenannten Regelung für 2005 fortgeschrieben werden. Es bleibt das Ziel, bei den Verhandlungen in Anwendung der Revisionsklausel für die Folgejahre nur noch den Schienenanteil zu finanzieren (130 T€ pro Jahr).

Die vom Land zu tragenden Kosten werden aus **Regionalisierungsmitteln und GVFG-Mitteln** finanziert. Die Beträge sind in der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt; Kap. 0607, MG 02 und Kap. 0607, TG 65.

HVV-Süd-Erweiterung

Das **Bedienungsgebiet des Hamburger Verkehrsverbundes** wurde mit der Ausweitung des Verbundraumes in das **schleswig-holsteinische Umland** im Dezember 2002 deutlich erweitert; es umfasst seitdem das gesamte Gebiet der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Ende 2004 sollen die an Hamburg angrenzenden **niedersächsischen Landkreise** – Landkreis Harburg, der bislang schon teilweise zum HVV - Gebiet gehörte, Landkreis Stade und Landkreis Lüneburg – folgen. Mit der Einbeziehung der gesamten Metropolregion wird die Attraktivität des ÖPNV für die Bewohner des Umlandes noch weiter verbessert. Insoweit stellt ein leistungsfähiges ÖPNV-System in der Metropolregion auch einen wesentlichen Faktor erfolgreicher Standortpolitik dar.

Verfahrensschritte

Die Nord- und Süderweiterung des Hamburger Verkehrsverbunds erfordert eine **Anpassung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der Aufgabenträger sowie des Gesellschaftsvertrages der HVV GmbH zum 01.01.2005.**

Bei einer Neufestlegung der **Kapitalanteile der Gesellschafter** ist nach dem GmbH-Gesetz eine Anpassung der Beträge mit Umstellung auf Euro vorzunehmen. Um die vom Gesetz geforderte Teilbarkeit durch 50 € zu erreichen, soll das Gesellschaftskapital von 100.000 DM (51.129,19 €) auf € 60.000,-- erhöht werden.

Die Verwendung der bisherigen Berechnungsmethode zur Festlegung der Gesellschafteranteile auf Basis von Zug- und Wagenkilometern würde dazu führen, dass sich der Anteil der Umlandaufgabenträger mehr als verdoppelt.

Aus diesem Grunde soll der Berechnungsmodus auf der **Basis der territorialen Zuordnung gemäß Einnahmenaufteilung** festgelegt werden.

Es ergibt sich somit folgende **Verteilung**:

	Bisherige Anteilsbeträge in DM	Anteilsbeträge nach Süderweiterung in Euro
Freie und Hansestadt Hamburg	83.500,--	51.300,--
Land Schleswig-Holstein	2.000,--	1.800,--
Kreis Herzogtum Lauenburg	2.500,--	900,--
Kreis Pinneberg	3.500,--	900,--
Kreis Segeberg	2.000,--	900,--
Kreis Stormarn	5.000,--	900,--
Landkreis Harburg	500,--	600,--
Landkreis Stade	--	600,--
Landkreis Lüneburg	--	900,--
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	1.000,--	1.200,--
	100.000,--	60.000,--

Entsprechende **Geschäftsanteilsübertragungsverträge** werden abgeschlossen.

Der **Aufsichtsrat** wird von 15 auf 19 Mitglieder erweitert. Entsprechend den Gesellschafterverhältnissen werden 10 Mitglieder von der Freien und Hansestadt Hamburg und jeweils 1 Mitglied von den anderen Gesellschaftern berufen/abberufen. Mit den

niedersächsischen Partnern ist noch abzustimmen, ob der stellvertretende Vorsitz bei Schleswig Holstein verbleiben, turnusmäßig zwischen Schleswig Holstein und Niedersachsen wechseln soll oder ob zusätzlich ein niedersächsischer Stellvertreter gewählt wird.

Finanzielle Auswirkungen und Verwaltungsaufwand

Der **Gesellschafterbeitrag** der HVV GmbH beläuft sich nach dem Wirtschaftsplan 2005 insgesamt auf 5,15 Mio. Euro. Bislang hat das **Land Schleswig-Holstein** bei einem **Gesellschaftsanteil von 2 v.H. 103.100 Euro** zu den laufenden Kosten der HVV GmbH beigetragen. Entsprechend dem Einnahmeaufteilungsschlüssel steigt der Gesellschafteranteil des Landes für den erweiterten HVV auf **3 v.H.**; der Beitrag zu den laufenden Kosten erhöht sich um 51.550 Euro auf insgesamt **154.650 Euro**. Der **Gesellschafteranteil der vier schleswig-holsteinischen Kreise** sinkt dagegen von 13 v.H. auf 6 v.H., der Beitrag zu den laufenden Kosten der HVV GmbH reduziert sich daher um insgesamt 360.000 Euro auf 309.000 Euro.

Zusätzliche finanzielle Verpflichtungen zum Ausgleich von tarifbedingten Mindereinnahmen für die Süderweiterung hat Schleswig-Holstein nicht.

Die vom Land zu tragenden Kosten werden aus **Regionalisierungsmitteln** finanziert. Die Beträge sind in der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt; Kap. 0607, MG 02.