Gutachten

für die
Länder-Verkehrsministerkonferenz

Revision der Regionalisierungs-
mittel

Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeit-
raum 2015-2030

Gutachterkonsortium
KCW GmbH
ETC Transport Consultants GmbH
Rödl & Partner

15.9.2014
Endfassung
Autoren

Michael Holzhey, Ingo Kühl, René Naumann, Thomas Petersen, Hinrich Brümmer, Martin Clausing und Jörg Niemann

Urheberrechtshinweis

Dieses Gutachten unterliegt den Bestimmungen des deutschen Urheberrechts. Soweit nicht anders schriftlich vereinbart, ist eine Veröffentlichung oder Weitergabe, auch in Auszügen, nicht zulässig.
Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung ............................................................................................................. 6

1 Das Gutachten ............................................................. 18
   1.1 Hintergrund ................................................................. 18
   1.2 Zielstellung und Aufbau ................................................ 18

2 Ausgangslage und Entwicklung ........................................ 20
   2.1 Leistungsbilanz SPNV .................................................. 20
      2.1.1 Angebot und Nachfrage .......................................... 21
      2.1.2 Ökonomische und ökologische Wirkungen .............. 26
   2.2 Rahmenbedingungen .................................................... 30
      2.2.1 Finanzielle Rahmenbedingungen ............................ 30
      2.2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen ......................... 34
   2.3 Strategien der Länder ................................................... 37
      2.3.1 Mittelverwendung .................................................. 38
      2.3.2 Organisation des ÖPNV ......................................... 42
      2.3.3 Lösungsansätze für Sonderthemen ......................... 43
   2.4 Rechtshistorie ............................................................... 46
      2.4.1 Bahnstrukturreform ................................................ 46
      2.4.2 Regionalisierungsgesetz 1993 ................................. 47
      2.4.3 Regionalisierungsgesetz 2002 ................................. 48
      2.4.4 Haushaltsbegleitgesetze 2004 und 2006 ................. 48
      2.4.5 Regionalisierungsgesetz 2007 ................................. 49

3 Vorgehen und Methodik .................................................... 51
   3.1 Methodische Grundlagen ............................................. 51
   3.2 Datenerhebung SPNV-Verträge .................................... 53
      3.2.1 Zielsetzung und Vorgehen ...................................... 53
      3.2.2 Vertraulichkeit und Datensicherheit ....................... 55
      3.2.3 Dateneingabe ....................................................... 57
      3.2.4 Grundstruktur der erfassten Daten .......................... 59
      3.2.5 Erhobene Daten .................................................... 59
      3.2.6 Freigabeprozedere ............................................... 63
   3.3 Transparenznachweise ................................................ 64
   3.4 Plausibilisierungsgespräche ......................................... 65
3.5 Stichprobenprüfungen .............................................................. 67
  3.5.1 Vorgehen und Gegenstand der Prüfung ......................... 67
  3.5.2 Ergebnisse ..................................................................... 69

4 Modul 1: Berechnung des Mittelbedarfs ................................. 71
  4.1 Ausgabenblock I: SPNV-Leistungsbestellungen ................. 71
    4.1.1 Methodik ............................................................... 71
    4.1.2 Datenprüfung und -aggregation der AnATol-Daten ...... 72
    4.1.3 Berechnungen ......................................................... 73
    4.1.4 Ergebnis .................................................................. 81
  4.2 Ausgabenblock II: Mehrbestellungen .................................. 86
    4.2.1 Methodik ............................................................... 86
    4.2.2 Datengrundlage ....................................................... 87
    4.2.3 Berechnungen ......................................................... 88
    4.2.4 Ergebnis .................................................................. 90
  4.3 Ausgabenblock III: Investitionen ....................................... 92
    4.3.1 Methodik ............................................................... 92
    4.3.2 Datengrundlage ....................................................... 97
    4.3.3 Berechnungen ......................................................... 98
    4.3.4 Ergebnis .................................................................. 110
  4.4 Ausgabenblock IV: weitere Aufgaben ................................ 112
    4.4.1 Methodik ............................................................... 112
    4.4.2 Datengrundlage ....................................................... 113
    4.4.3 Berechnungen ......................................................... 118
    4.4.4 Ergebnis .................................................................. 119
  4.5 Gesamtbedarf .................................................................. 120

5 Dynamisierung ....................................................................... 123
  5.1 Dynamisierungsstruktur .................................................... 124
    5.1.1 Methodische Grundlagen ....................................... 124
    5.1.2 Modellvorschläge des AK Bahnpolitik ..................... 125
    5.1.3 Modellvorschläge der Gutachter .............................. 128
  5.2 Dynamisierungsrate ......................................................... 132
    5.2.1 Annahmen Einzelkosten ........................................ 132
    5.2.2 Ausgabenblock I (Bestellerentgelte = Konsum) .......... 132

6 Modul 2: Länderbezogene Bedarfsermittlung ........................... 147
7 Anhang........................................................................................................ 148
  7.1 Interner Fragenkatalog Plausibilisierungsgespräche........................ 148
  7.2 Übersicht der Verkehrsverträge im Jahr 2015............................... 152
  7.3 Übersicht der geplanten Mehrbestellungen ............................... 167

Abbildungsverzeichnis................................................................. 178
Tabellenverzeichnis................................................................. 180
Literaturverzeichnis ............................................................... 182
Abkürzungsverzeichnis .......................................................... 184
Zusammenfassung

1 Ausgangssituation und Gutachtenauftrag

In der Politik, öffentlichen Wahrnehmung und der Fachwelt besteht Konsens, dass die 1996 eingeführte Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bis heute eine 18jährige Erfolgsgeschichte schreibt. Markante Merkmale dieses Erfolges sind:

- Die Verkehrs- oder Beförderungsleistung ist bundesweit signifikant gestiegen, und zwar allein zwischen 2002 und 2012 um 34%.
- Der Angebotsumfang (Betriebsleistung) wurde im gleichen Zeitraum um 8% gesteigert. Gemessen am Ausgangsniveau vor der Bahnreform von rund 490 Mio. Zugkm beträgt der Zuwachs etwa ein Drittel.

Abbildung 1: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012

Entwicklung der SPNV-Leistungen 2002 – 2012
(Quellen: BAG-SPNV, Deutsche Bahn AG\(^2\), Statistisches Bundesamt; weitere Erläuterungen zur Berechnung der Betriebsleistung siehe Infobox „Kalkulation und Darstellung der SPNV-Leistungsdaten“)


- Weil die Verkehrsleistung des SPNV stärker als bei allen anderen Verkehrsträgern zunahm, ist der Marktanteil um fast einen Prozentpunkt gewachsen. Damit leistet der SPNV einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straße und zur Verbesserung der CO₂-Bilanz.
Auch qualitativ konnten erhebliche Verbesserungen für den Fahrgast erzielt werden, insbesondere durch die verbreitete Vorgabe moderner Fahrzeuge oder innovative Serviceleistungen wie z.B. Kundengarantien und höhere Zugbegleitquoten.


Obwohl der Schienenpersonenfernverkehr laut Grundgesetz eine Bundesaufgabe ist, waren viele Länder bereit, die nach 2002 eingetretenen Kürzungen im Fernverkehrsangebot durch Nahverkehrsleistungen zu einem Gutteil zu ersetzen.

Hervorzuheben ist, dass kein zentral vorgegebener Königsweg den Erfolg begründet, sondern die Länder subsidiär durch unterschiedliche Strategien gute Ergebnisse erzielt haben. Während z.B. einige Länder frühzeitig auf die Ausweitung des Leistungsangebotes setzten, haben andere zunächst ihre Priorität auf die Verbesserung der Infrastruktur gelegt.

Mit der Neubemessung der RegG-Mittel steht die SPNV-Branche 2015 insofern vor einer wichtigen Weichenstellung, als die Erfolgsgeschichte kein Selbstläufer ist, d.h. ohne Aufstockung der Mittel nicht fortgeführt werden könnte. Warnzeichen sind:

Aufgrund des Reinvestitionsstaus bei der Schieneninfrastruktur, der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur und sinkender Schülerzahlen stoßen die Länder an die Grenze, die Finanzierung des ÖPNV in der Breite sicherzustellen.

Die SPNV-Nutzer werden über Fahrgeldeinnahmen heute deutlich stärker an der SPNV-Finanzierung als früher beteiligt. Es ist allerdings fraglich, ob regelmäßige Tarferhöhungen oberhalb der Inflationsrate auch künftig noch durchsetzbar sein werden.

Das Hauptproblem der Länder liegt unverkennbar darin, dass die Faktorkosten - insbesondere die Kosten für Trasse und Station, aber auch für Energie - seit Jahren prozentual erheblich stärker steigen als die mit 1,5% dynamisierten verfügbaren Mittel. Im Ergebnis ist die Kaufkraft der Länder beständig gesunken, wie das farbig schraffierte Delta in Abbildung 3 zeigt. Bis dato konnte dies im System abgefangen werden - in naher Zukunft wird dies nicht mehr gelingen.

**Abbildung 3: Entwicklung der freien Mittel für SPNV-Betrieb**


2 Methodik der Bedarfsermittlung

Gemäß der im Lastenheft formulierten Aufgabenstellung untergliedert sich die Berechnung des Mittelbedarfs in zwei Module:

- Modul I: Ermittlung des bundesweiten Gesamtmittelbedarfs für das Jahr 2015
- Modul II: Länderbezogene Bedarfsermittlung für das Jahr 2015


Zur Ermittlung des Mittelbedarfs für die Bestandsaktivitäten haben die Länder einen Ist-Kosten-Ansatz beschlossen, der in der faktischen Anwendung einem Ist-Ausgaben-Ansatz nahekommt, indem als Datengrundlage der Bedarfsermittlung vorwiegend das länderspezifische Ausgabeverhalten der Vergangenheit herangezogen wird. Diesem Vorgehen liegt die Überlegung zugrunde, dass die langfristig eingegangenen Verkehrsverträge und weitere nicht disponiblen Aufgaben in jedem Fall finanziert werden können.

Im Bereich der Mehrbestellungen (Block II) kommt ein Sollkostenansatz hinzu, da künftige Neuleistungen keinen unmittelbaren Bezugswert im Status quo haben können.

Abbildung 4: Übersicht Ausgabenblöcke

<table>
<thead>
<tr>
<th>Block I - Konsum Bestandsangebot</th>
<th>Block II - Mehrbestellungen</th>
<th>Block III - Investitionen</th>
<th>Block IV - Weitere Aufgaben</th>
</tr>
</thead>
</table>

Gesamtmittelbedarf 2015
Lastenheftvariante

Quelle: Eigene Darstellung

3 Modul I: Berechnung des bundesweiten Mittelbedarfs

3.1 Ausgabenblock I: Konsum (Bestellung SPNV-Leistungen)

Für den Konsum – die Finanzierung der Leistungsbestellungen im SPNV – sieht das Lastenheft vor, den Mittelbedarf 2015 auf der Basis der dann ausgabenwirksamen Zuschüsse
gemäß den Verkehrsverträgen zu ermitteln, die von den Aufgabenträgern/Bestellerorganisationen in eine eigens entwickelte Datenbank (Analyse- und Auswertungs-Tool - AnATol) eingegeben und anschließend gutachterlich plausibilisiert wurden.

Aufbereitung und Auswertung der Daten zeichnen sich durch zwei Schwerpunkte aus:

1. **Abgleich** der Finanz- und Leistungsdaten in AnATol für den Zeitraum 2010 bis 2012 mit den korrespondierenden Angaben in den Transparenznachweisen der Länder

   Hinsichtlich des Abgleichs ist zu konstatieren, dass nach intensiver Prüfung eine hohe Übereinstimmung der Werte bei allen Ländern erreicht wurde. Die verbliebenen geringfügigen Abweichungen sind vernachlässigbar. Methodisch basieren sie auf unterschiedlichen Konsolidierungskreisen, Messgrundlagen und Zeitpunkten der Erhebung.

2. Berechnung des **Mittelbedarfs 2015** durch Plausibilisierung der AT-Angaben und eigene Hochrechnung


### Tabelle 1: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2013-2015

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>722,4</td>
<td>773,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>958,8</td>
<td>945,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>318,0</td>
<td>356,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>348,9</td>
<td>382,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>24,2</td>
<td>27,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>102,2</td>
<td>109,1</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>445,1</td>
<td>477,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>191,6</td>
<td>195,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>378,2</td>
<td>413,4</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>903,1</td>
<td>943,6</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>340,9</td>
<td>357,5</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>89,4</td>
<td>81,3</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>314,4</td>
<td>372,4</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>272,0</td>
<td>282,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>187,4</td>
<td>192,7</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>203,7</td>
<td>210,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>5.800,3</td>
<td>6.120,6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Quellen:** AnATol, eigene Berechnungen
3.2 Ausgabenblock II: Mehrbestellungen


Im Ergebnis reduzierte sich die Summe der Mehrbestellungen von anfänglich 99,95 Mio. auf 72,7 Mio. Zugkm p.a.

Der monetären Bewertung der Mehrbestellungen liegt die Annahme zugrunde, dass sie eine überdurchschnittliche ökonomische Wertigkeit/Erlösstärke vorweisen müssen. Diese drückt sich in einem Zuschussniveau unterhalb der gegenwärtigen Durchschnittslinie von etwas über 9 Euro je Zugkm aus. Diese Marke bildet daher die Obergrenze.

Die wertmäßige Übersetzung des Mittelbedarfs je Mehrbestellung folgt der Idee einer sog. "Flatrate". Durch Umrechnung des summarischen Mittelbedarfs im Revisionszeitraum auf den Mittelbedarf pro Jahr ist gewährleistet, dass

- die Länder die Mittel auch dann bereits im ersten Jahr erhalten, wenn der Betrieb der Mehrbestellung erst später aufgenommen wird (z.B. 2022). Auf diese Weise werden nichtlineare Zuweisungsverläufe vermieden.
- Im Gegenzug sind die Länder selbst dafür verantwortlich, dass sie mit den zusätzlichen Mitteln im gesamten Revisionszeitraum auskommen. Demnach müssen sie desto höhere Rückstellungen bilden, je später der Konsum einsetzt.


3.3 Ausgabenblock III: Investitionen

Nach der Vorgabe des Lastenhefts ist für die Ermittlung des Mittelbedarfs der Mittelwert der tatsächlich getätigten Investitionen pro Jahr im Zeitraum 2002-2012 zu betrachten. Hierfür standen den Gutachtern zwei Datenquellen zur Verfügung:

- die in den Transparenznachweisen (im Zeitraum 2008-2012) aufgeführten Investitionen und
Methodisch waren zwei Entscheidungen zu treffen:

- Werden alle Investitionen - auch die Fahrzeuginvestitionen - erfasst?
- Wie werden Überträge (= nicht verausgabte RegG-Mittel) berücksichtigt?

Da der budgetorientierte Ist-Ausgaben-Ansatz der Logik folgt, dass die im Referenzzeitraum liegenden historischen Ausgaben den künftigen Mittelbedarf indizieren, **sind Fahrzeug-investitionen zwingend mit einzurechnen**. Ökonomisch stellen sie eine Anfangsauszahlung dar, die danach durch (anteilig) eingesparte Konsumausgaben in Form von vermiedenem Abschreibungsaufwand rückvergütet wird (d.h. das Bestellerentgelt ist niedriger als bei direkter Finanzierung über das EVU). Der eingesparte Konsum bewirkt einen Freisetzungseffekt, indem bei gegebener Mittelzuweisung die frei werdenden Mittel alternativ verausgabt werden können (z.B. als Investitionen in Verkehrsanlagen, die mit erfasst sind).


**Ergebnis:** Nach Konsolidierung der Überträge ergibt sich - auf der Basis der Istdaten - ein bundesweiter Investitionsbedarf von gut **1 Mrd. Euro pro Jahr**. Bei der zeitlichen Verteilung der Investitionsausgaben fällt auf, dass die Investitionssumme von einst rund 20% 2002 auf unter 7% im Jahr 2012 gesunken ist. Dies entspricht der haushaltspolitischen Erfahrung, dass zunehmende Budgetzwänge über die Investitionen ausgesteuert werden (müssen). Der langfristige Preis ist die Gefahr eines Investitionsstaus.

Die Einzelwerte der Länder sind Tabelle 3 zu entnehmen. Der geringfügig negative Wert für Schleswig-Holstein ergibt sich daraus, dass der Vortragsabbau größer war als der durchschnittliche Invest.

### 3.4 Ausgabenblock IV: Weitere Aufgaben

Neben der Bestellung der SPNV-Leistungen und den Investitionen finanzieren die Länder weitere wichtige Aufgaben aus Regionalisierungsmitteln, und zwar

- ÖPNV-Leistungsbestellungen,
- Managementaufwand,
- Tarifausgleich und
- sonstige Ausgaben.

**Ergebnis:** In Summe resultiert ein bundesweiter Mittelbedarf für Ausgabenblock IV in Höhe von 943,4 Mio. Euro. Die Zusammensetzung des Betrages lässt sich aus Tabelle 2 ablesen.

**Tabelle 2: Mittelbedarf weitere Aufgaben, in Mio. Euro**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesland</th>
<th>ÖPNV</th>
<th>Management</th>
<th>Tarifausgleich</th>
<th>Sonstiges</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,0</td>
<td>8,1</td>
<td>45,2</td>
<td>8,2</td>
<td>61,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>0,0</td>
<td>17,0</td>
<td>28,7</td>
<td>2,4</td>
<td>48,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>56,3</td>
<td>4,4</td>
<td>0,0</td>
<td>1,1</td>
<td>61,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>0,3</td>
<td>5,2</td>
<td>2,0</td>
<td>78,1</td>
<td>85,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,1</td>
<td>0,8</td>
<td>0,0</td>
<td>0,3</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>0,3</td>
<td>5,6</td>
<td>1,5</td>
<td>4,4</td>
<td>11,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>34,5</td>
<td>27,2</td>
<td>11,4</td>
<td>10,9</td>
<td>84,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>3,5</td>
<td>2,3</td>
<td>32,0</td>
<td>5,4</td>
<td>43,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>0,0</td>
<td>13,5</td>
<td>88,7</td>
<td>38,1</td>
<td>140,3</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>23,7</td>
<td>34,3</td>
<td>4,5</td>
<td>8,3</td>
<td>70,8</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>4,4</td>
<td>7,5</td>
<td>35,6</td>
<td>0,0</td>
<td>47,5</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>3,3</td>
<td>1,5</td>
<td>8,2</td>
<td>0,0</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>11,1</td>
<td>12,5</td>
<td>53,1</td>
<td>7,4</td>
<td>84,1</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>50,7</td>
<td>3,2</td>
<td>24,3</td>
<td>1,0</td>
<td>79,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>28,6</td>
<td>2,1</td>
<td>32,9</td>
<td>0,0</td>
<td>63,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>216,8</td>
<td>148,1</td>
<td>373,1</td>
<td>205,4</td>
<td>943,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Eigene Berechnungen*

### 3.5 Gesamtmittelbedarf

Tabelle 3 weist die Summe der vier Ausgabenblöcke je Land und kumuliert aus.

**Tabelle 3: Zusammensetzung des Gesamtbedarfs, in Mio. Euro**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>773,4</td>
<td>58,3</td>
<td>91,5</td>
<td>61,5</td>
<td>984,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>945,3</td>
<td>103,1</td>
<td>177,9</td>
<td>48,1</td>
<td>1.274,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>356,9</td>
<td>21,5</td>
<td>44,5</td>
<td>61,8</td>
<td>484,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>382,6</td>
<td>16,4</td>
<td>4,8</td>
<td>85,6</td>
<td>489,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>27,3</td>
<td>6,6</td>
<td>17,7</td>
<td>1,2</td>
<td>52,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>109,1</td>
<td>8,1</td>
<td>30,3</td>
<td>11,8</td>
<td>159,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>477,3</td>
<td>36,3</td>
<td>5,3</td>
<td>84,0</td>
<td>602,9</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>195,2</td>
<td>2,5</td>
<td>26,6</td>
<td>43,2</td>
<td>267,0</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>413,4</td>
<td>42,2</td>
<td>115,8</td>
<td>140,3</td>
<td>711,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>943,6</td>
<td>65,2</td>
<td>306,9</td>
<td>70,8</td>
<td>1.386,5</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>357,5</td>
<td>13,1</td>
<td>11,9</td>
<td>47,5</td>
<td>430,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>81,3</td>
<td>0,9</td>
<td>7,4</td>
<td>13,0</td>
<td>102,6</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>372,4</td>
<td>19,5</td>
<td>127,9</td>
<td>84,1</td>
<td>603,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>282,0</td>
<td>6,1</td>
<td>21,1</td>
<td>79,2</td>
<td>388,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>192,7</td>
<td>25,6</td>
<td>-6,2</td>
<td>47,7</td>
<td>259,8</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>210,6</td>
<td>11,1</td>
<td>20,8</td>
<td>63,6</td>
<td>306,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>6.120,8</td>
<td>436,5</td>
<td>1.004,2</td>
<td>943,4</td>
<td>8.504,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Eigene Berechnungen*
Nach Addition der vier Ausgabenblöcke über alle 16 Länder beläuft sich der bundesweite Mittelbedarf auf 8,5 Mrd. Euro im Bezugsjahr 2015. Hiervon entfallen

- 8.068 Mio. Euro (95%) auf die Bestandsaktivitäten mit dem Schwerpunkt des SPNV-Leistungsangebotes

4 Dynamisierung des Mittelbedarfs 2016 - 2030


4.1 Dynamisierungsstruktur

Vorgelagert ist die Frage des geeigneten Dynamisierungsmodells zu klären. Unter Risikosteuerungs- und Anreizaspekten hat sich die Grundregel bewährt, dass jeder Beteiligte diejenigen Risiken schultern sollte, die er am besten beeinflussen kann. Bezogen auf die RegG-Ausgaben bedeutet dies, dass der Bund als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktureruntemehmen des Bundes und als Regulator der Marktordnung die Entwicklung der Infrastrukturentgelte verantworten sollte, indem die Länder diese in voller Höhe an ihn durchreichen können. Hingegen ist den Ländern die Risikosphäre zumutbar, die Entwicklung der weiteren Ausgaben (Betriebskosten SPNV, übrige Ausgaben) durch Vorabfestlegung einer Dynamisierungsrate zu schultern.

Auf dieser Grundlage haben sowohl der AK Bahn als auch die Gutachter jeweils drei Vorschläge entwickelt, von denen einer deckungsgleich ist. Den Vorschlägen des AK Bahn ist gemein, die institutionelle Durchreiche vorauszusetzen. Sie unterscheiden sich darin, wie feingliedrig die Dynamisierungsrate ermittelt wird. Die Gutachter halten eine Durchreichekonstruktion ebenfalls für vorzugs würdig, bringen aber zur Sicherheit auch den Status quo der Pauschaldynamisierung als Variante ein, damit auch für diesen Fall die ange messenen Werte eingefordert werden können.

4.2 Dynamisierungsrate

Wie viele Dynamisierungsarten mit welcher Bezugsgröße und Fristigkeit zu berechnen sind, hängt von der Wahl des Dynamisierungsmodells ab.

- Bei einer institutionellen Durchreiche wird die Dynamisierungrate jährlich in Abhängigkeit der neu eingetretenen Veränderungen berechnet.
- In allen anderen Fällen werden eine oder mehrere Dynamisierungsarten einmalig vorab fixiert, ggf. ergänzt um eine Revisionsklausel.
Abbildung 5 veranschaulicht, welche **Eingangsdaten und Annahmen** der Berechnung der Dynamisierungsraten zugrunde liegen. Schlüsselgrößen sind der Anteil der **Fahrgeld- einnahmen** an den Vollkosten im Status quo - er liegt derzeit bei rund 40% - sowie die unterstellte künftige Entwicklung der Fahrgasterlöse.

**Abbildung 5: Dynamisierungsraten (ohne Infrastruktur)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vollkosten SPNV</th>
<th>Erlöse</th>
<th>Trassen, Stationen</th>
<th>Kosten SPNV-Betrieb</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ca. 10,2 Mrd. €</td>
<td>ca. 4,1 Mrd. €</td>
<td>ca. 4,1 Mrd. €</td>
<td>ca. 6,1 Mrd. €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Dyn.: 1,0–2,0%**

**Zuschüsse RegG**

**Rest**

ca. 1,9 Mrd.
Dyn.: 2,0%

Invest

weitere Aufg.

**Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung**

Die weiteren Kernaussagen sind:

- Hinsichtlich der **Mittelherkunft** stammen rund 40% aus Fahrgeldeinnahmen (mit zunehmender Tendenz), wohingegen die Mehrheit – 60% – aus RegG-Mitteln der Länder finanziert werden.
- Die **Mittelverwendung** unterteilt sich in 40% für Infrastrukturentgelte und 60% für die Betriebs- oder "Zugförderkosten". Die Gleichheit der beiden 40:60-Relationen ist Zufall und wird sich im Zeitablauf auflösen.
- Je nach Bezugsgröße ergeben sich – derzeit – folgende Anteile der Infrastrukturentgelte (ohne Einmaleffekte):
- In Umkehrung der Infrastrukturateile in Relation zum Bestandsangebot 2015 leitet sich ab, dass die Summe aus Betriebskosten und dem Bedarf für die Ausgabenblöcke III und IV zusammen ebenfalls knapp 50% ergeben. Aus Vereinfachungsgründen wurde ein 50:50-Schlüssel zugrunde gelegt.
Die Kostenkomponenten der Leistungsbestellung, die Erlöse und die übrigen Ausgaben erhalten individuelle Fortschreibungsraten. Die Erlöse und Fahrzeugkapitalkosten haben die Gutachter in fünf bzw. zwei Untervarianten gerechnet. Im Ergebnis wird die Kombination aus 1,5% Steigerungsraten für die Erlöse und keine Dynamisierung der Fahrzeugkapitalkosten veranschlagt.

Mit welchen Anteilen an den Vollkosten der Leistungserbringung im SPNV die einzelnen Kostenkomponenten in die Rechnung eingehen, vermittelt Abbildung 6.

Abbildung 6: Anteil der Kostenkomponenten an der SPNV-Leistung

Quelle: Eigene Darstellung

Folgende Ergebnisse der Berechnung sind festzuhalten:

- Würde die Entwicklung der Infrastrukturentgelte künftig in voller Höhe an den Bund durchgereicht, wäre der Einfluss dieses zentralen Kostenfaktors neutralisiert. Die verbleibenden Ausgaben (Betriebskosten + Invest + weitere Aufgaben) wären dann unter den vorgenannten Annahmen mit 2,0% p.a. zu dynamisieren.

- Soll die Dynamisierungsrate wie bisher alle RegG-Ausgaben einschließlich der Veränderung der Infrastrukturpreise abdecken, hängt ihre Höhe davon ab, welche Entwicklung der Infrastrukturentgelte unterstellt wird. Bei den Stationsentgelten gehen wir szenariounabhängig von 3,5% p.a. aus.

- Erhöhen sich die Trassenentgelte um 2,8% pro Jahr (moderates Szenario nach Angaben der DB Netz AG), beträgt die notwendige geglätte Dynamisierungsrates 2,5% p.a.

- Steigen die Trassenentgelte - wie in einem "worst case"-Szenario der DB Netz AG ausgewiesen - um 6,8% p.a., müssen die Mittel im Bezugsjahr um 4,4% p.a. dynamisiert werden.
5 Modul II: Länderbezogene Bedarfsermittlung

Das Lastenheft sieht vor, die Berechnung des bundesweiten Mittelbedarfs auf die Länder herunterzubrechen. Die hieraus resultierenden Länder-Schlüssel stellen keine eigenständigen Vorschläge dar, sondern sind das abgeleitete Ergebnis aus Modul I.

Tabelle 4: Länderbezogene Schlüsselung des Gesamtmittelbedarfs

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Euro</td>
<td>2015</td>
<td>2015</td>
</tr>
<tr>
<td>BW 984.700.000 11,58%</td>
<td>773.417.624 10,44%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BY 1.274.400.000 14,98%</td>
<td>1.109.750.576 14,98%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BE 484.700.000 5,70%</td>
<td>404.488.528 5,46%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BB 489.400.000 5,75%</td>
<td>423.009.065 5,71%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HB 52.800.000 0,62%</td>
<td>40.745.181 0,55%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HH 159.300.000 1,87%</td>
<td>142.978.546 1,93%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HN 602.900.000 7,09%</td>
<td>548.948.716 7,41%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MV 267.500.000 3,15%</td>
<td>245.952.731 3,32%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI 711.700.000 8,37%</td>
<td>636.365.651 8,59%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NW 1.386.500.000 16,30%</td>
<td>1.167.534.651 15,76%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP 430.000.000 5,06%</td>
<td>388.190.455 5,24%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SL 102.600.000 1,21%</td>
<td>97.788.435 1,32%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SN 603.900.000 7,10%</td>
<td>530.428.179 7,16%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ST 388.400.000 4,57%</td>
<td>372.633.204 5,03%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SH 259.800.000 3,05%</td>
<td>230.395.480 3,11%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TH 306.100.000 3,60%</td>
<td>295.587.770 3,99%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>∑ 8.504.700.000 100,00%</td>
<td>7.408.214.794 100,00%</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: eigene Berechnung

1 Das Gutachten

1.1 Hintergrund


1.2 Zielstellung und Aufbau

Das Gutachten soll den Finanzmittelbedarf bei den Regionalisierungsmitteln ab dem Jahr 2015 ermitteln und dabei die Bestellerentgelte, die Investitionen sowie sonstige aus Regionalisierungsmitteln gedeckte Ausgaben berücksichtigen.

Das Projektergebnis soll eine überzeugende, belastbare und objektivierbare Grundlage für die Verhandlungen mit dem Bund über die weitere Finanzausstattung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) liefern. Darüber hinaus ist die Bedeutung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) / SPNV (Schienenpersonennahverkehr) angemessen zu würdigen, und zwar im Hinblick auf seine Daseinsvorsorgefunktion und den Umweltvorteil. Auf diese Weise wird der Finanzmittelbedarf mit einer Aufgabenlegitimation verknüpft.
Entsprechend dieser Ziel- und Aufgabenstellung besteht das Gutachten aus drei Teilen mit nachstehenden Arbeitspaketen:

- **Teil A (Kapitel 2):** Vorstellung der Leistungsbilanz des Sektors seit der Bahnreform, Erörterung der subsidiär entwickelten Strategien der Länder. Zum Schluss folgt ein Ausblick auf die zukünftigen Rahmenbedingungen des SPNV hinsichtlich der Kostenentwicklung und der Nachfragepotenziale.

- **Teil B (Kapitel 3 bis 5):** Ermittlung des Mittelbedarfs (Gesamtbedarf, Länderbezogen) für den SPNV ab dem Jahr 2015 auf der Basis eines Ist-Kosten-Ansatzes und unter Berücksichtigung der Ausgabenblöcke Bestellerentgelte (Ist-Vertragsdaten und Soll-Mehrbestellungen), Investitionen und sonstige Aufgaben.

- **Teil C (Kapitel 6):** Rechnerische Aufteilung des in Teil B ermittelten Mittelbedarfs auf die Länder, wie sie sich aus der angewandten Methodik „mechanisch“ ergibt. Die Entwicklung eines eigenständigen Verteilungsschlüssels ist kein Gegenstand des Gutachtens.

2 Ausgangslage und Entwicklung

2.1 Leistungsbilanz SPNV


Abbildung 7: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012

Das Regionalisierungsgesetz war und ist Fundament der vielen Erfolge. Schließlich ermöglicht es im besten föderalen Sinn den Ländern, Probleme auf unterschiedliche, eigene Weise anzugehen (siehe Kapitel 2.3). Jedoch ist die Erfolgsgeschichte bedroht, da wichtige Rahmenbedingungen im Markt in absehbarer Zeit neue Herausforderungen für die Länder bereithalten werden (siehe Kapitel 2.2).

2.1.1 Angebot und Nachfrage

2.1.1.1 Das Angebot

Seit der Regionalisierung wurde das SPNV-Angebot der Aufgabenträger erheblich ausgeweitet. Von 1996 bis 2013 nahm die Betriebsleistung (in Zugkm) um insgesamt 20% zu.\(^1\) Der größere Teil der Ausweitung wurde in den Anfangsjahren der Regionalisierung realisiert, aber das Angebot wurde zuletzt im Zeitraum 2000-2012 noch einmal um 8% gesteigert.

Das Tempo der Angebotsentwicklung hat sich dennoch in den vergangenen Jahren auf hohem Niveau deutlich verlangsamt bzw. das Angebot wurde stabilisiert. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- In vielen Ballungsräumen dämpft das Wachstum der Angebotsentwicklung vor allem die Tatsache, dass schon das bisherige Angebot an infrastrukturelle Grenzen stößt. Daher ist das Potenzial für Angebotsausweitungen durchaus gegeben bzw. sogar gegeben, kurzfristig aber schwer umsetzbar.
- Die für den Betrieb vorhandenen Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz sind faktisch rückläufig, d.h. Ländern und Aufgabenträgern stehen sukzessive immer weniger Mittel für Verkehrsangebote zur Verfügung. Dieser Effekt ist in der Wirkung am gravierendsten. Die Infrastrukturpreise, die regelmäßig stärker als die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel steigen, schränken die Spielräume der Besteller zunehmend ein (siehe Kapitel 2.2.1). Für Aufgabenträger ist es daher vielfach günstiger, anstelle einer Angebotsausweitung mittels Taktverdichtung auf eine höhere Kapazität zu setzen. Sichtbare Auswirkungen auf das Angebot hatten zudem die mehrmaligen realen Kürzungen der Regionalisierungsmittel (siehe Darstellung im Kapitel 2.4).

Trotz der zunehmenden Herausforderungen ist zu konstatieren, dass Länder und Aufgabenträger das SPNV-Angebot äußerst erfolgreich entwickelt haben. Im Laufe der Jahre wurden im Markt Produktivitätsgewinne erzielt, wie ein Blick auf die Effizienz der Mittelverwendung zeigt (Abbildung 8). Die Betriebsleistung hat sich im Verhältnis zu den Regionalisierungsmittel um ein Viertel verbessert (+22% zwischen 2000-2013).\(^2\) Infolge der


Wettbewerbsstrategien der Länder gelang es bis zuletzt, die verfügbaren Mittel für ein weiteres Mehr an Betriebsleistung einzusetzen bzw. das Angebot stabil zu halten.

Die Entwicklung bestätigt aber auch Länderpositionen, dass die Effizienzpotenziale in den vergangenen Jahren zunehmend ausgereizt sind. Nur für etwa ein Drittel des Vertragsvolumens wurden noch keine Wettbewerbsverfahren durchgeführt, weshalb die bei Erstvergaben besonders hohen Effizienzpotenziale alleine wohl keinen gegenläufigen Trend begründen können. Kostensenkungen sind in Folgevergaben vielmehr nicht mehr die Regel; bei einigen Zweitausschreibungen zeigt sich mittlerweile, dass die Bestellerentgelte im Vergleich zur Erstausschreibung wieder ansteigen.

Abbildung 8: Verhältnis Betriebsleistung zu Regionalisierungsmittel (um Trassen- und Stationspreise bereinigt) 2000–2013; Trkm/ Euro

Quelle: Eigene Berechnungen KCW

Neben der erheblichen quantitativen Ausweitung der Betriebsleistung konnten vor allem in Hinblick auf die Qualität erhebliche Erfolge verbucht werden:

- **Fahrzeuge**: Die deutsche SPNV-Flotte ist vermutlich die modernste in ganz Europa. Nach einer Studie von 2012 sind einstöckige Elektrotriebwagen in Deutschland im Schnitt 10 Jahre und einstöckige Dieseltriebwagen im Schnitt 12 Jahre alt.³ Attraktive Fahrzeuge gelten neben dem Fahrplanangebot als wichtiger Faktor der Fahrgastnachfrage.⁴ Mit den neuen Fahrzeugen konnte auch der Komfort in den Fahrzeugen erheblich gesteigert werden, z.B. durch moderne Klima-/Heizungstechnik, Fahrgastinforma-

³ SCI Verkehr (2012): Fahrzeugfinanzierung im SPNV.
⁴ VDB-Hintergrundpapier (2007): Einsatz neuer Fahrzeuge und deren Auswirkung auf die Fahrgastzahlenentwicklung im SPNV.
tion in den Fahrzeugen, Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Personen oder moderne WC-Anlagen.

**ITF:** Die Einführung integraler Taktfahrpläne, d.h. aufeinander abgestimmter Zug- und oftmals auch Busverbindungen, hat die Angebotsqualität im Nahverkehr erheblich verbessert, da die Reiseverbindungen für viele Fahrgäste optimiert und damit beschleunigt wurden. Hierfür haben die Länder Infrastrukturen ausgebaut (Streckenertüchtigungen, Umsteigehalte), damit die avisierten Taktfahrpläne betrieblich umgesetzt werden konnten und der Fahrgast entsprechend schnell das Verkehrsmittel wechseln kann.

**Verkehrsverbünde:** Im Hinblick auf die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV ist in den vergangenen Jahren ebenfalls viel verbessert worden. Hierzu zählen insbesondere die Gründung und/oder Weiterentwicklung von Verkehrsverbünden, die dem Kunden einen einfacheren Zugang zum ÖPNV ermöglichen (Grundprinzip: Ein Gebiet - Ein Fahrerschein). In vielen Regionen Deutschlands ist eine Tarifintegration von SPNV und ÖSPV bereits umgesetzt.

**Vertrieb:** In den letzten Jahren sind erste Ansätze für den elektronischen Fahrschein (eTicketing) sowie mobile Kundeninformationen (Fahrplan-Apps) hinzugekommen. Auch dadurch werden die Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr gesenkt.

2.1.1.2 Die Nachfrage


Im Durchschnitt werden ca. 6,7 Mio. Personen pro Tag mit dem SPNV befördert, was gut 20% der gesamten ÖPNV-Nachfrage entspricht (31,7 Mio. Personen/Tag). Der VDV hat - ausgehend von 28 Mio. beförderten Personen pro Tag - ermittelt, dass täglich ca. 18 Mio. Fahrten im MIV durch das ÖPNV-Angebot eingespart werden. Aufgrund seiner zumeist langlaufenden Verkehre ist anzunehmen, dass hiervon ein überproportionaler Anteil auf den SPNV entfällt. In der Summe hat sich im SPNV die Beförderungsleistung (in Pkm) seit der Regionalisierung um etwa 44% erhöht.

---

5 Eigene Berechnung auf Basis Verkehr in Zahlen 2011/2012.
6 VDV (2010): Investitionen, die sich lohnen.
Dadurch konnte der SPNV seinen Modal-Split-Anteil im Personenverkehr (bezogen auf die Beförderungsleistung) von 3,7% im Jahr 2002 auf 4,6% im Jahr 2012 deutlich steigern. Damit realisierte der SPNV gegenüber allen anderen Verkehrsträgern im letzten Jahrzehnt die höchsten Zuwachsraten, wie Abbildung 11 zeigt.\(^7\)

\(^7\) BAG-SPNV (2013): Marktreport 2013

2.1.2 Ökonomische und ökologische Wirkungen

Neben der positiven verkehrlichen Funktion sind auch die ökonomischen und ökologischen Effekte des SPNV wichtige gesamtgesellschaftliche Kriterien für eine Bilanz.

Hierzu sind vor allem zu zählen:

- Investitionswirkung
- Externe Kosten und Umweltwirkungen
- Wertschöpfung und Beschäftigung

2.1.2.1 Investitionen


- Investiver Teil der Regionalisierungsmittel
- Entflechtungsgesetz
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundesprogramm)
- Landesmittel

Die Investitionswirkung entfaltet sich beim ÖPNV vor allem durch die anschließende Nutzung der Infrastruktur mit einem guten Verkehrsangebot bzw. der Nutzung desselben durch die Fahrgäste. Die positive Entwicklung von Angebot und Nachfrage im SPNV verdeutlicht daher den Wert von Investitionen in Schieneninfrastruktur oder auch Fahrzeuge.

---

### 2.1.2.2 Externe Kosten und Umweltwirkungen


Untersuchungen, die sich speziell auf die Umweltwirkungen des SPNV fokussieren, liegen derzeit nicht vor. Im Regelfall findet eine Unterscheidung nach Verkehrsträgern statt und für die Schiene wird zumeist zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden.

Einer Untersuchung aus dem Jahr 2007 zufolge lagen die externen Kosten in Deutschland (ohne Staukosten) bei 80,4 Mrd. Euro für alle Verkehrsträger insgesamt. Abbildung 12 stellt die externen Kosten der Untersuchung für Straße und Schiene gegenüber.

**Abbildung 12: Externe Kosten Straße und Schiene (2005), nur Personenverkehr**

![Abbildung 12: Externe Kosten Straße und Schiene (2005), nur Personenverkehr](image)

Deutlich wird der hohe Anteil der externen Kosten für den motorisierten Individualverkehr, während die externen Kosten von Bahnen und Bussen mit knapp 2,7 Mrd. Euro (nur...
Personenverkehr) im Jahr vergleichsweise gering sind. Dies entspricht einem Anteil von etwas über 3% der gesamten externen Kosten des Verkehrs in Deutschland.¹²


Der Großteil der Kosten im Bahnbereich entfällt auf Lärmkosten (32%). Das Bezugsjahr der Betrachtung für Deutschland (2005) liegt ein Jahr vor der Einführung der TSI Lärm, in welcher verbindliche Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge bestimmt wurden. Demnach ist zu erwarten, dass die externen Effekte der Schiene in den vergangenen Jahren tendenziell geringer geworden sind. Beim Primärenergieverbrauch liegt der Schienenpersonenverkehr (SPNV und SPFV) mit 4,8% am Gesamtwert aller Verkehrsträger unterhalb seines eigentlichen Modal Split-Anteils bezogen auf die Beförderungsleistung (6,9%).¹⁴


Tabelle 5: Vergleich Energieverbrauch und Emissionen für Bahn und Pkw für ausgewählte Relationen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Berlin - Potsdam</th>
<th>Mainz - Aschaffenburg</th>
<th>Düsseldorf - Kleve</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Bahn</td>
<td>Pkw</td>
</tr>
<tr>
<td>Energieverbrauch Fahrzeug (l/Person u. Fahrt)</td>
<td>0,44</td>
<td>1,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Energiereessourcenverbrauch (l/Person und Fahrt)</td>
<td>1,4</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kohlendioxid (g/Person und Fahrt)</td>
<td>2,3</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Schwefeldioxid (g/Person und Fahrt)</td>
<td>2,4</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Stickoxid (g/Person und Fahrt)</td>
<td>2,2</td>
<td>19,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Feinstaub (g/Person und Fahrt)</td>
<td>0,12</td>
<td>0,55</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Deutsche Bahn UmweltMobilCheck (ermittelt am 16.1.2014)

2.1.2.3 Wertschöpfung und Beschäftigung


Für die Beschäftigungswirkung lässt sich ebenfalls eine Vervielfachung durch den ÖPNV ermitteln. Die Beschäftigungseffekte des ÖPNV in Deutschland betragen nach Angaben des VDV ca. 657.000 Beschäftigte, wovon etwa 237.000 (36%) direkt bei den Verkehrsun-ternehmen oder Infrastrukturbetreibern beschäftigt sind.

Tabelle 6: Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkung des ÖPNV in Deutschland

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>direkt</th>
<th>indirekt</th>
<th>induziert</th>
<th>gesamt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Beschäftigung, in Beschäftigten</td>
<td>236.590</td>
<td>157.221</td>
<td>263.091</td>
<td>656.902</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: VDV (2009)

2.2 Rahmenbedingungen


Ergänzend zu den Kostentreibern wird auf die erwartete Nachfrageentwicklung eingegangen, um das zukünftige Erlöspotenzial qualitativ abschätzen zu können. Dies geschieht auf Basis von Bevölkerungsprognosen (Kapitel 2.2.2).

2.2.1 Finanzielle Rahmenbedingungen

2.2.1.1 Infrastrukturbürgschaften

Der Anstieg der Kosten war in den vergangenen Jahren bei der Infrastruktur besonders augenfällig. Das Auseinanderdriften von Regionalisierungsmitteln und Infrastrukturbürgschaften lässt sich anhand einer Indexgrafik anschaulichen (Abbildung 13). Während die Regionalisierungsmittel zwischen 2000 und 2012, auch infolge zwischenzeitlicher Kürzungen, im Durchschnitt um lediglich 0,7% p.a. stiegen, lag der Preisanstieg bei Trassen und Stationen im Durchschnitt ca. 2,8% jährlich.

Die Infrastrukturerleistungen der DB AG haben bereits angekündigt, dass mittelfristig die Trassenbürger um bis zu 2,8% p.a. und die Stationsbürger um ca. 3,5% p.a. ansteigen, sofern die Mittel für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung angemessen angehoben würden (vgl. Kapitel 5.2.4). Andernfalls sei mit noch höheren Preisanstiegen zu rechnen.\footnote{Quelle: Präsentation von DB Netz und DB Station&Service im Arbeitskreis Bahnpolitik am 25.9.2013. Vgl. auch die Ausführungen in Kapitel 5.2.4.}

\footnote{Quelle: Präsentation von DB Netz und DB Station&Service im Arbeitskreis Bahnpolitik am 25.9.2013. Vgl. auch die Ausführungen in Kapitel 5.2.4.}
Als gegenläufige Faktoren sind einzig regulatorische Eingriffe durch ein schärferes Regulierungsregime oder Vorgaben des Eigentümers (z.B. zur Renditezielsetzung) vorstellbar, um diese Entwicklung einzudämmen. Die bisherige Regulierungspraxis hat jedoch gezeigt, dass sie mit den vorhandenen Mitteln keine Begrenzung der Infrastrukturpreise ermöglicht.

### 2.2.1.2 Energiekosten

Die durchschnittlichen Energiekosten sind in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen, wie Abbildung 14 zeigt. Dies gilt sowohl für die Bahnstrombezugskosten als auch die Verbraucherpreise für Diesel. Dabei ist zu berücksichtigen, dass infolge der konjunkturellen Entwicklungen die Energiepreisentwicklung in den letzten Jahren geringer als im langfristigen Mittel ausfiel.
Die Entwicklung der Energiekosten in den nächsten Jahren hängt von mehreren Faktoren ab:

- Nationale und internationale Nachfrage nach Energie
- Brennstoffbezugskosten: Erzeuger- bzw. Förderkosten für Strom und Öl sowie ggf. Netzentgelte und Transportpreise
- Klimapolitische Entwicklungen (z.B. Weiterentwicklung EEG, Ausbau erneuerbarer Energien, Kosten CO2-Zertifikate)
- Für den Bahnstrom kommt zusätzlich die Quote des selbst produzierten Stroms der DB Energie als wesentliche Einflussgröße hinzu sowie die Frage, inwieweit andere Stromversorger als DB Energie perspektivisch in der Bahnstromversorgung tätig werden.
- Erratische Kostensteigerungen, z.B. aufgrund der jüngsten Novellierung des EEG und der dort vorgesehenen Erhöhung der Umlage für EVU.

2.2.1.3 Fahrzeugkosten

Die Fahrzeugkosten sind im Zeitraum 2000-2013 - je nach Index - um knapp 20% gestiegen, davon in den letzten 5 Jahren um rund 10%, wie die Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen:

*Abbildung 15: Preisentwicklung für Triebwagen und Schienenbusse (Erzeugerpreise), Index*

Die Ursachen hierfür liegen zum einen in einer zunehmenden Marktverdrängung innerhalb der Bahnindustrie in Deutschland, bei bis Mitte 2013 wenigen ausländischen Konkurrenten. Zudem bedingen kleinere Losgrößen für SPNV-Vergaben bei gleichzeitig fehlender Standardisierung und teils heterogenen Anforderungen auch kleinere Abnahmemengen der EVU, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Stückpreise.

Die Fahrzeugpreise steigen zum anderen auch aufgrund der zunehmend höheren Anforderungen an Ausstattung und Komfort (z.B. Heizung, Klimaanlage, Türsteuerung) sowie zu berücksichtigende Umweltaspekte (z.B. emissionsarme Dieselantriebe). Europäische Vorgaben (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, TSI) stellen ebenfalls zusätzliche kostenwirksame Anforderungen an SPNV-Fahrzeuge (z.B. für Sicherheitsanforderungen oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste).


In der Gesamtschau wirkt ein Kostenanstieg in Höhe der Inflationsrate zunächst unspektakulär, jedoch zu bedenken, dass die Kapitalkosten in den Verkehrsverträgen nicht dynamisiert sind und insbesondere der Wegfall der Fahrzeugförderung in vielen Ländern zu einem deutlichen Anstieg der Bestellerentgelte führen wird, wenn sich in den Folgeverfahren mit Neufahrzeugen die volle Finanzierungslast in den Leistungspreisen konsumtiv niederschlägt.

2.2.1.4 Personalkosten


2.2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen


Dabei wird sich die Entwicklung nicht gleichmäßig verteilen, sondern besonders ländliche Räume sind vom Bevölkerungsrückgang betroffen (siehe Abbildung 16; rote Flächen). Dem gegenüber wird es in einigen Städten und Regionen zu Stagnation oder sogar zu Wachstum kommen (hellgelbe und blaue Flächen). Entsprechend wird sich die regionale Wirtschaftsentwicklung verteilen.

Abbildung 16: Regionale Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2030

*Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumentwicklung (BBSR); Farbschema: blau (Bevölkerungsrückgang), gelb (stabile Bevölkerung), rot (Bevölkerungszunahme)*


Abbildung 17: Alterspyramide in Deutschland für die Jahre 2010 und 2030 (Prognose)

Durch die demografische Entwicklung werden auch die Wege zu Schulen, Versorgungseinrichtungen und Ämtern tendenziell zunehmen, z.B. wenn die Reaktion des AT bzw. Landes in einer Reduktion des Angebotes in der Fläche liegt.

Gegensteuern lässt sich nur mit einem Angebot, das auf die Pendlerströme zugeschnitten ist und zunehmend Bürger zum Umstieg in den ÖPNV überzeugt. Nicht einfacher wird dies, da die Kunden an den ÖPNV mittlerweile gestiegene Erwartungen hinsichtlich der Mobilitätsleistungen haben. Die reine Beförderungsleistung von A nach B reicht vielfach nicht mehr aus, um Kunden für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Zusätzliche Anforderungen sind mittlerweile z.B.:

- Umsteigefreie Verbindungen bzw. mindestens gut vertaktete Umstiege
Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Fahrgäste an Stationen und in den Fahrzeugen durch Sicherheitspersonal und Zugbegleiter (insb. in den Abend- und Nachtstunden)

- Barrierefreier Zugang zu Stationen und in Fahrzeugen
- Multimodale Vertriebswege (stationär, mobil etc.)
- Zeitnahe Informationen zu Anschlüssen, Pünktlichkeit usw. an Stationen sowie für mobile Endgeräte

Künftig: Bereitstellung von WLAN-Verbindungen bzw. mindestens Verstärkung des mobilen Internets durch Repeater

Diese zeitgemäßen Qualitätsansprüche sind nicht zum Nulltarif zu bedienen. Da jedoch auch die Kostenprognose für alle anderen Produktionsfaktoren des SPNV nach oben zeigt, ist absehbar, dass diese zukünftigen Herausforderungen des SPNV für Länder und Aufgabenträger nur schwerlich umgesetzt werden können, wenn die hierfür verfügbaren Mittel nicht verfügbar sind.

### 2.3 Strategien der Länder


Die nachfolgende Darstellung der wesentlichen Länderstrategien verdeutlicht die unterschiedlichen Ansätze der Länder. Grundlage sind die Angaben der Länder selbst. Da sie ihre SPNV-Strategien unterschiedlich detailliert ausformulierten, konzentriert sich die
nachfolgende Übersicht auf die wesentlichen Faktoren und kann nicht für jedes Land alle Facetten seiner SPNV-Strategie darlegen.

2.3.1 Mittelverwendung

2.3.1.1 Investive bzw. konsumtive Schwerpunktsetzung

Anders als bei vielen anderen Förderinstrumenten steht es den Ländern frei, selbst festzulegen, in welchem Maße die ihnen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel investiv oder konsumtiv verausgabt werden.


Die Mehrzahl der Länder verfolgt einen Mix aus konsumtiven und investiven Elementen mit einem dennoch konsumtiven Schwerpunkt, wie beispielsweise in BE, BB, HE, MV, NW, RP, SN, ST, SH und TH.

Ein gutes Beispiel dieser kombinierten Strategie ist die Einführung der integralen Taktfahrpläne (ITF) in allen Flächenländern. Zur betrieblichen Umsetzung waren Investitionen erforderlich, um die Infrastruktur entsprechend anzupassen oder Verknüpfungsstellen zum MIV oder ÖSPV zu schaffen.


Die Länder NI, NW, MV und TH finanzieren aus Regionalisierungsmitteln auch Nichtbundeseigene Bahnen (NE-Bahnen), die keinen Zugang zu Bundesmitteln haben. Rolle und
Bedeutung der NE-Bahnen für den SPNV sind dabei historisch bedingt sehr unterschiedlich zwischen den Ländern.


Insgesamt ist in den Ländern seit neuem der Trend beobachtbar, dass der konsumtive Anteil der Mittelverwendung steigt (maßgeblich beeinflusst durch die steigenden Infrastrukturkosten), wodurch immer weniger Mittel für Investitionen verfügbar bleiben.

2.3.1.2 Nachfrage- oder Angebotsorientierung


In Ballungsräumen können allerdings bisweilen die begrenzten infrastrukturellen Voraussetzungen (heute) limitierend auf das Verkehrsangebot wirken, wenn eigentlich dringend benötigte Verbesserungen des Angebots mangels Trassenkapazitäten nicht erbracht werden können.
Nachfrageorientierte Schwerpunkte setzen mit ST und TH nach eigenem Bekunden aber auch zwei der Neuen Länder, indem eine Konzentration des Verkehrsangebotes auf nachfragestarke Verbindungen erfolgte. Gleichzeitig wurden nachfrageschwache Strecken eingestellt (wie auch in BB und SN) bzw. nunmehr durch den ÖSPV erbracht, was zu einer höheren Effizienz der Mittelverwendung beitragen soll.


2.3.1.3 Kompensation des SPNV durch Busleistungen

Die im Zuge der Bahnreform verstärkte Orientierung der SPNV-Angebote an der Wirtschaftlichkeit führte gerade in Regionen mit schwieriger demografischer Perspektive häufig zu der Frage, ob sich bahnbetriebene Verkehre auf bestimmten Relationen „noch lohnen“. Im Umgang mit diesen Entscheidungssituationen sind ebenfalls Unterschiede zwischen den Ländern zu konstatieren.


2.3.1.4 Maßnahmen zur Integration SPNV/ ÖPNV


Daneben werden eine Reihe weiterer Maßnahmen genannt, die von den Ländern zum Teil finanziell gefördert werden:

- Verknüpfung mit dem Individualverkehr durch Park-Ride- bzw. Bike-Ride-Stationen, auch Carsharing wird zukünftig eine größere Rolle spielen,
- Verbundtarife zum tariflich problemlosen Wechsel der Verkehrsmittel,
- Fahrgastinformationssysteme ("in Echtzeit"),
- Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Zugangsstellen und Fahrzeugen,
- Rufbussysteme, um von/zum Zug in/aus Regionen zu kommen, in denen nur wenig Taktverkehr angeboten wird,
- Marketing zur Kommunikation der Angebote gegenüber dem Fahrgast.

2.3.1.5 Sicherheit der Fahrgäste


Nachdem diesem Aspekt lange Zeit wenig Bedeutung beigemessen wurde und daher viele Altverträge keine festen Besetzungsquoten für Zugbegleitpersonal kennen, werden entsprechende Regelungen in neueren Verträgen und Ausschreibungen vermehrt gefordert.

Eine 100%ige Zugbegleitung (d.h. mindestens ein Kundenbetreuer je Nahverkehrszug) haben BE und BB für den Regionalverkehr und ST bei Neuvergaben umgesetzt. MV und SL haben angekündigt, dies anzustreben.

In vielen anderen Ländern werden vom AT definierte Zugbegleitquoten unterhalb von 100% mit den Verkehrsunternehmen vereinbart (BW, BY, HB, HE, NI, NW, RP, TH). Häufig werden feste Quoten für Begleitpersonal in Zügen des schnellen Nahverkehrs (RE) oder in den Abend- und Nachtstunden vereinbart.

Zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen haben viele Länder Schwerpunktmaßnahmen getroffen, um vereinzelt mit Sicherheitspersonal vor Ort zu sein (BY, BE, HB, HH, HE, MV, SL). In BY (München), HE und MV (Rostock) konzentrieren sich diese Maßnahmen dabei auf S-Bahn-Verkehre.
2.3.2 Organisation des ÖPNV

2.3.2.1 Aufgabenträgerstruktur im SPNV

In Bezug auf die Organisation des SPNV verbleiben ebenfalls Freiheiten. Die Länder sind daher bei der Frage der Organisation der Aufgabenträgerschaft im SPNV unterschiedliche Wege gegangen: Die mit der Regionalisierung erworbenen Zuständigkeiten wurden unterschiedlich umgesetzt. Die Länder lassen sich in drei große Gruppen einteilen, die nach dem Grad der Dezentralisierung gruppiert werden können:\(^\textsuperscript{18}\)

- Zentrale Verantwortung ohne Bestellerorganisation (HB, HH)
- Zentrale Verantwortung mit Bestellerorganisation (BW, BY, BE, BB, MV, NI, RP, SL, ST, SH, TH)
- Dezentrale (kommunale) Verantwortung (BW, HE, NI, NW, RP, SN).

In der konkreten Ausgestaltung der Zuständigkeiten gibt es jedoch auch innerhalb dieser Gruppen zum Teil erhebliche Unterschiede.

Eine zentralisierte Form der Verantwortlichkeiten stellen die beiden Stadtstaaten HB und HH dar, wo die Länder selber für die SPNV-Planung und deren Ausführung zuständig sind.

Häufiger anzutreffen ist, dass Länder zwar selbst Aufgabenträger sind, aber die Ausführung der Verantwortlichkeiten an Bestellerorganisationen delegieren. So bedienen sich BW, BY, BE, BB, MV, NI, SL, ST, SH und TH solcher Institutionen, die neben der Vertragsabwicklung auch die Vergabeverfahren konzipieren und durchführen. Dabei sind einige Bestellerorganisationen auch für die Koordination von ÖPNV-Maßnahmen zuständig, wie im Fall von BW und BB.


\(^{18}\) Einige Länder (kursiv dargestellt) kombinieren hier Strategien und sind in zwei Kategorien zugeordnet.
2.3.2.2 Beteiligung von Ländern und Kommunen an der Finanzierung

Neben den Regionalisierungsmitteln des Bundes bringen Länder und Kommunen auch Eigenmittel auf, um Leistungen des ÖPNV oder Investitionen in die Infrastruktur zu finanzieren.


2.3.2.3 Wettbewerbsstrategien


Der Grad der Wettbewerbsausrichtung bzw. der Umsetzungsstand differenziert dabei zwischen den einzelnen Ländern bzw. Aufgabenträgern.


2.3.3 Lösungsansätze für Sonderthemen

2.3.3.1 Nutzerfinanzierung des ÖPNV

Angesichts der steigenden Kosten bei zugleich nur moderatem Wachstum der Regionalisierungsmittel, rückt verstärkt die Frage in den Mittelpunkt, inwieweit die Fahrgeldeneinnahmen einen größeren Beitrag zur Refinanzierung des Gesamtsystems leisten können. Dies tangiert zugleich ein Wesensmerkmal des ÖPNV: seine Daseinsvorsorgefunktion. Je stärker sich die Nutzer an der Finanzierung des Gesamtsystems beteiligen, desto größer
wird - zumindest ab bestimmten Schwellenwerten - die Gefahr, dass Nutzer(gruppen) sich die Nutzung des ÖPNV nicht mehr leisten können oder wollen.

Im Wesentlichen sind zwei Strategien der Länder erkennbar: Steigerung der Fahrgelderlöse zur besseren Ausfinanzierung des SPNV oder Steigerung der Nachfrage, um möglichst viele Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Im Kern müssen sich beide Sichtweisen nicht ausschließen, wenn z.B. über günstige Tarifangebote außerhalb der Hauptverkehrszeit mehr Nachfrage in die Nebenverkehrszeiten gelenkt wird.


BW, HB, NW und RP verweisen auf die Problematik, dass die Länder oftmals keinen oder nur wenig direkten Einfluss auf die Tarifausgestaltung haben, da Tarifverbünde oder die DB AG (beim C-Tarif) dafür zuständig sind.

### 2.3.3.2 Umgang mit steigenden Infrastrukturkosten


BW, HE und NW geben an, dass sie bereits in der Vergangenheit andere Aufwendungen nicht getätigt bzw. verschoben haben, da diese nicht finanziert werden konnten. BW hat zudem die Finanzierung durch Landesmittel aufgestockt, um die faktische Mittelkürzung durch die Infrastrukturentwicklung aufzufangen.

2.3.3.3 Kürzungen im eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangebots

Im Zuge der Diskussion um das RegG 2002 wurde deutlich, dass die Länder neben dem "klassischen" SPNV auch Leistungen finanzieren sollten, die aufgrund ihrer Charakteristika (Reiseweite/-zeit) dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zuzurechnen sind. Da sich die DB AG im Fernverkehr zunehmend auf nachfragestarke ICE/IC-Relationen konzentriert, sind in vielen Städten Fernverkehrshalte ganz oder weitgehend entfallen. Am massivsten traf die Länder die Einstellung der Interregio-Verkehre ab 2002. Doch auch
danach sind immer wieder Städte ganz oder weitgehend aus dem Fernverkehrsfahrplan gestrichen worden.

Abbildung 19 zeigt die gegenläufige Entwicklung der Betriebsleistungen im SPFV und SPNV. Seit 2000 ist diese im Fernverkehr um fast 20% zurückgegangen, während sie sich im SPNV im gleichen Zeitraum um 9% erhöht hat.

Abbildung 19: Entwicklung der Betriebsleistung im SPFV und SPNV 2000-2013, Index

Quelle: Daten und Fakten DB AG, eigene Berechnungen

Mit Ausnahme von HH haben alle Länder angegeben, in der Vergangenheit aus Regionalisierungsmitteln (langlaufenden) SPNV finanziert zu haben, um die Lücken zu schließen, die nach dem Rückzug des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs der Deutschen Bahn AG entstanden sind.

Einige Länder haben mittlerweile Tarifkooperationen mit DB Fernverkehr abgeschlossen, um den Fernverkehr auf bestimmten Relationen zu erhalten. Dabei werden auf bestimmten Abschnitten auch in Fernverkehrszügen der DB Nahverkehrstickets akzeptiert.

2.4 Rechtshistorie

2.4.1 Bahnstrukturreform

Mit der Bahnstrukturreform (kurz: Bahnreform) vom 27.12.1993 sollten für den Schienenverkehr günstigere als die bis dahin existierenden gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Primäres politisches Ziel war es, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Wesentlicher Bestandteil der ersten Stufe der Bahnreform war die Gründung der privatwirtschaftlichen Deutschen Bahn AG zum 1.1.1994 als Zusammenführung der früheren Behörden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Zudem wurden die Verant-
wortlichkeiten (z.B. Eisenbahnsicherheit) und Bahnvermögen (u.a. Personal, Grundstücke, Fahrzeuge) im Eisenbahnbereich neu geordnet.


2.4.2 Regionalisierungsgesetz 1993


### 2.4.3 Regionalisierungsgesetz 2002


### 2.4.4 Haushaltsbegleitgesetze 2004 und 2006


Abbildung 20 stellt die finanzwirksamen Auswirkungen der Kürzungen für die Länder dar. Hier ist die tatsächliche Entwicklung der Regionalisierungsmittel (blau) der originär vorgesehenen konstanten jährlichen Steigerung um 1,5% seit 2002 gegenübergestellt. Rot eingefärbt sind die Kürzungsbeträge, die den Ländern in Relation zur geplanten Mittelzuweisung verlorengingen.

2.4.5 Regionalisierungsgesetz 2007

### Tabelle 7: Horizontaler Verteilschlüssel des RegG

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Anteil RegG</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>10,44%</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>14,98%</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>5,46%</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>5,71%</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,55%</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>1,93%</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>7,41%</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>3,32%</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>8,59%</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>15,76%</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>5,24%</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>1,32%</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>7,16%</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>5,03%</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>3,11%</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>3,99%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Regionalisierungsgesetz*

Um der in größeren Abständen aufkeimenden Kritik an der vermeintlich intransparenten Mittelverwendung Rechnung zu tragen, wurden die Länder verpflichtet, dem Bund jährlich die Verwendung der Mittel nach gemeinsam vereinbarten Kriterien in den sogenannten Transparenznachweisen darzustellen (siehe auch Kapitel 3.3).

Eine erneute Revision der Regionalisierungsmittel wurde mit Wirkung ab dem Jahr 2015 festgelegt und bildet die Grundlage für das vorliegende Gutachten.
3 Vorgehen und Methodik

3.1 Methodische Grundlagen

Dem Gutachten liegt eine durch die Länder beschlossene Aufgabenstellung (Lastenheft/Leistungsbeschreibung) zu Grunde, die eine Bearbeitung in zwei Modulen vorgibt:

- **Modul 1**: Ermittlung des bundesweiten Gesamtmittelbedarfs für das Jahr 2015,
- **Modul 2**: Länderbezogene Bedarfsermittlung für das Jahr 2015.


Aus der Sicht der Gutachter ist evident, dass in der Summe aller Vorgaben auf den Istcharakter von **Ausgaben** und damit den Zahlungsscharakter abgehoben wird (siehe auch Begriff „Zuschuss“). Dies ergibt sich allein aus der Datengrundlage der Transparenznachweise. Da seit 2007 die verfügbaren Mittel über einen Dynamisierungspfad klar definiert sind, handelt es sich faktisch um einen **Budgetansatz** auf der Basis von Ist-Ausgaben.


Dies vorausgeschickt lässt sich der Bedarf der Länder nach dem Ist-Ausgaben-Ansatz in vier Ausgabenblöcke gliedern.
Abbildung 21: Übersicht Ausgabenblöcke

<table>
<thead>
<tr>
<th>Block I – Konsum Bestandsangebot</th>
<th>Block II – Mehrbestellungen</th>
<th>Block III – Investitionen</th>
<th>Block IV – Weitere Aufgaben</th>
</tr>
</thead>
</table>

Gesamtmittelbedarf 2015 Lastenheftvariante

Quelle: Eigene Darstellung

Drei Ausgabenblöcke stellen die Verwendung der Regionalisierungsmittel dar, wie sie sich auch in den seit 2008 praktizierten Transparenznachweisen der Länder an den Bund widerspiegeln:

- **Ausgabenblock I**: Konsum (SPNV-Leistungsbestellungen) - siehe Kapitel 4.1
- **Ausgabenblock III**: Investitionen - siehe Kapitel 4.3
- **Ausgabenblock IV**: Weitere Aufgaben (ÖPNV-Leistungsbestellungen, Managementaufwand, Tarifausgleiche, Sonstiges) - siehe Kapitel 4.4


Um es den Ländern zu ermöglichen, ihr Angebot im öffentlichen Verkehr maßvoll und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln zu können, sieht das Lastenheft vor, zusätzlich zu den o.g. Ausgaben auch die von den Ländern fest geplanten Mehrbestellungen in der Zukunft zu berücksichtigen.
**Ausgabenblock II:** Mehrbestellungen - siehe Kapitel 4.2


Die Ermittlung des Gesamtkrequenz an Regionalisierungsmitteln für das Jahr 2015 ergibt sich gemäß Ziffer IV. 7 des Lastenhefts aus der Summe der Teilergebnisse der vier Ausgabenblöcke (siehe Kapitel 4.5).

Im Wesentlichen wurde bei der Datenerhebung auf drei Datenquellen aufgesetzt, die nachfolgend detaillierter erläutert werden:

- **Aufgabenträger:** Eingabe von einzelvertragsbezogenen Daten durch die Aufgabenträger oder Bestellerorganisationen in ein von den Gutachtern entwickeltes Software-tool und anschließende Auswertung durch die Gutachter (AnATol) (vgl. Kapitel 3.2).

- **Transparenznachweise:** Gutachterliche Auswertung der von den Ländern an den Bund zu übermittelnden Verwendungsnachweise für die Regionalisierungsmittel (vgl. Kapitel 3.3).

- **Plausibilisierungsgespräche:** Direkte Vorort-Gespräche bei allen 27 Aufgabenträgern des SPNV in Deutschland zur Sachverhaltsaufklärung und Plausibilisierung der Dateneingabe in AnATol (vgl. Kapitel 3.4).

Hinzu kamen weitere schriftliche oder mündliche bilaterale Abfragen durch die Gutachter bei den Ländern und Aufgabenträgern, um zusätzliche Daten abzufragen oder Sachverhalte zu klären. Sofern diese Datenerhebung für einzelne Ausgabenblöcke relevant ist, wird darauf im jeweiligen Abschnitt zu den Ausgabenblöcken eingegangen.

### 3.2 Datenerhebung SPNV-Verträge

#### 3.2.1 Zielsetzung und Vorgehen

Kernstück des Gutachtens ist die Auswertung aller SPNV-Verträge in Deutschland, um daraus den Mittelbedarf für das Jahr 2015 ableiten zu können. Um die Verträge effizient in eine Datenbank zu überführen wurde eine internetgestützte Eingabemaske erstellt, in der die Aufgabenträger- (AT) und Bestellerorganisationen (BO) dezentral die wesentlichen Informationen eingeben konnten.

Zentrale Datengrundlage der Bearbeitung waren die für eine Berechnung des konsumtiven Mittelbedarfes (Ausgabenblock I) erforderlichen Angaben aus den SPNV-Verkehrsverträgen. Zur Unterstützung der Datenerfassung in einer Datenbank und der

Die Herausforderung bestand dabei neben der technischen Umsetzung vor allem darin, die historisch und regional geprägte Vielfalt der Verkehrsverträge in einer einheitlichen Eingabemaske zu spiegeln und die horizontale Vergleichbarkeit der Dateneingaben sicherzustellen. Unterschiede bestehen - unter anderem - hinsichtlich der folgenden Ausprägungen:

- der Anzahl der beteiligten Besteller. Zu unterscheiden sind SPNV-Verträge, die nur das Territorium eines Aufgabenträgers betreffen. Häufig sind die Verträge jedoch länderein- oder aufgabenträgerübergreifend konzipiert, was in unterschiedlichen Finanzierungsregelungen mit dem EVU resultieren kann.


- der Art der Fahrzeugbereitstellung. Hier sind unterschiedliche Modelle bekannt (z.B. unternehmenseigene Fahrzeuge, Fahrzeugbeistellung), die wiederum zusammen mit der Finanzierung Rückwirkungen auf die Abrechnung der Verträge besitzen.

Aus der Analyse verschiedener von den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellten Mustervertragsunterlagen wurde die Datenabfrage konzipiert. Um hierbei die Erfahrung der AT/BO mit einfließen zu lassen wurde auf Ebene der BAG-SPNV eine Arbeitsgruppe aus Experten der Aufgabenträger gebildet, die die Gutachter bei der Konzeption der Eingabemaske in vier gemeinsamen Sitzungen maßgeblich unterstützt. Insbesondere konnten in diesen Terminen die Anforderungen der AT aus der spezifischen Vertragswelt an die Dateneingabe abgestimmt werden, die im Kernstück der Datenerfassung, der Software AnATol implementiert wurde.
3.2.2 Vertraulichkeit und Datensicherheit


Insgesamt haben die Gutachter die VE 1 mit 53 Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen. Teilweise konnten die Vereinbarungen zentral mit Muttergesellschaften von regional operierenden EVU geschlossen werden.


- Schließlich wurde zwischen den Aufgabenträgern und/oder Bestellerorganisationen und den jeweils relevanten Eisenbahnverkehrsunternehmen (d.h. Vertragspartner) „Freigabe- und Mitwirkungserklärungen“ (FME) vereinbart. Gegenstand der FME sind ebenso sanktionsunbewehrte Regelungen zur Unterstützung der Vertraulichkeitsvereinbarungen VE 1 und VE 2.


Die aus den Vertraulichkeitsvereinbarungen resultierenden Anforderungen wurden durch die Gutachter umfassend durch organisatorische und technische Maßnahmen umgesetzt:


Die Übertragung der Daten vom eingebenden Aufgabenträger/der Bestellorganisation zum Datenbankserver und auf allen weiteren Stufen der Datenverarbeitung durch das Gutachterteam erfolgte gemäß den üblichen Branchenstandards zum Schutz streng vertraulicher Daten gegen unbefugte Zugriffe. Zu diesem Zweck wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Bei der Übertragung von Daten zwischen Serversystemen (Unternehmensvernetzung) kommen VPN-Verbindungen (mittels IPsec - Internet Protocol Security) zum Einsatz, um verschlüsselte Verbindungen herzustellen und somit Daten vor unbefugtem Zugriff zu schützen.
- Um die Daten vor Verlust, Manipulation und unberechtigten Zugriff zu schützen, wurden die Daten im Internet bei Webserververbindungen über das Verschlüsselungsprotokoll SSL (Secure Sockets Layer) übertragen. Dies gewährleistete eine sichere Verbindung und schützte die Daten während der Übertragung vor Fremdzugriffen.
- Firewall-Systeme dienten dazu, das Firmennetzwerk gegen unberechtigte Zugriffe von außen zu sichern. Zusätzlich war die Arbeitsplatztechnik mit lokalem Firewall-Schutz ausgerüstet.
- Gegen Viren bei E-Mail, Internet und internen Datenzugriff wurden mehrstufige zuverlässige Antiviren-Systeme genutzt.
- Um den definierten Zugriffsschutz im Netzwerk zu realisieren und unbefugten Zugriff zu verhindern, kamen die Windows Server 2008R2 Sicherheitsmechanismen mit Anbindung an zentrale Verzeichnisdienste (AD – Active Directory) zum Einsatz.
Die notwendigen Updates der Betriebssysteme/Firmware der beteiligten Systeme wurden entsprechend automatisch ausgeführt.


3.2.3 Dateneingabe


Die Dateneingabe in AnATol fand im Zeitraum Mitte August 2013 bis Anfang April 2014 statt. Für die Dateneingabe standen den AT/BO sodann alle sie betreffenden Verkehrsverträge als Stammdaten bereit, d.h. diese mussten nicht selber angelegt werden. Zur Dateneingabe konnte aus der Liste der Verkehrsverträge der jeweils zu bearbeitende Vertrag ausgewählt und bearbeitet werden.

Der Support seitens der Gutachter wurde über den gesamten Erfassungszeitraum wie folgt gewährleistet:

- Bereitstellung eines Benutzerhandbuchs, das die anzugebenden Daten genau definiert und die Eingabeschritte erläutert und zudem technische Hinweise enthielt.
- Durchführung einer Schulungsveranstaltung für alle AT an zwei Terminen im März 2013 in Berlin, inkl. praktischer Übung im Umgang mit der Software.
- Stetiger telefonischer Support zu allen inhaltlichen und technischen Fragen über den gesamten Erfassungszeitraum.

---

19 Betrifft auch Mitarbeiter der Unternehmen des Gutachterkonsortiums, die nicht unmittelbar am Projekt beteiligt sind.
Für die Erfassung und Bearbeitung der Daten eines Verkehrsvertrages wurde für jede Datenkategorie eine separate Eingabemaske zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf die Datenkonsistenz und Vollständigkeit wurde die Eingabe der Daten durch Vorgabewerte und Eingabeprüfungen unterstützt. Dies betraf insbesondere:

- Vorgabe einheitlicher Bezeichnungen für Territorialangaben (Aufgabenträger, Bundesländer),
- Vorgabe vordefinierter Zeitscheiben in Abhängigkeit der Vertragslaufzeit, mit wahlwiser Eingabemöglichkeit nach Fahrplan- oder Kalenderjahr,
- Prüfung auf vollständig ausgefüllte Pflichtfelder vor dem Speichern,
- Prüfung der Konsistenz von Zeitangaben vor dem Speichern (Vertragslaufzeit, Zeitscheiben),
- Prüfung der logischen Konsistenz eingegebener Zahlenwerte für verschiedene Datenkategorien vor dem Speichern.

3.2.4 Grundstruktur der erfassten Daten

Die Dateneingabe in AnATol bildete die Basis für die Auswertung der einzelnen Verkehrsverträge, aus denen sich die Hauptkostenstrukturen für den SPNV ableiten.


Abbildung 23: Grundstruktur der Verkehrsvertragsdaten

Quelle: Eigene Darstellung

3.2.5 Erhobene Daten

Stammdaten

Die Stammdaten zu den Verkehrsverträgen wurden vorab erhoben und vor dem Beginn der Dateneingabe für die Aufgabenträger im AnATol bereitgestellt. Bei Bedarf konnten diese jedoch nachträglich geändert, ergänzt oder korrigiert sowie neue Verkehrsverträge angelegt werden.
In der Stammdatenmaske wurden für jeden Vertragsdatensatz u.a. folgende Angaben/Abfragen erhoben:

- Bezeichnung des Verkehrsvertrages (Vertragsname des AT)
- Status des Verkehrsvertrages (Altverträge, laufende Verträge, bezuschlagte Verträge, Verträge im Vergabeverfahren, Vertragskonzeptionen)
- Beginn/Ende der Laufzeit Verkehrsvertrag
- Angabe des federführenden AT, weiterer AT und der beteiligten Länder
- Vertragsart (bei künftig geplanten Leistungen, sofern bekannt)
- Änderung der Vertragsart während der Laufzeit des Verkehrsvertrages
- Angaben zur Wertschöpfungstiefe des Vertrages (Verkehrslieferung, Vertriebsleistung, sonstige Leistungen)
- Angabe von grenzüberschreitenden Leistungen & ggf. Angabe Nachbarstaat(en)
- Produktkategorien (RB, RE/IRE, S-Bahn, Bus)
- Fernverkehrersatzleistungen (ganz oder teilweise)
- Fahrzeugeinsatz (Traktion, Förderung)

Die Großzahl der einzugebenden Stammdaten waren notwendig, um eine Grundlage für die Steuerung der Benutzeroberführung in den Eingabemasken sowie die softwaregestützte Auswertung und Plausibilitätsprüfung darzustellen.

**Leistungsdaten**


Anzugebende Leistungsdaten eines Vertrages waren grundsätzlich für alle Vertragsjahre im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 Daten einzugeben:

- Zugkilometer pro Zeitabschnitt (ggf. differenziert nach Traktionsart)
- Buskilometer pro Zeitabschnitt (sofern relevant)
- Zugbegleitquote

**Fahrzeugdaten**

Die Eingabemaske erlaubte die Angabe von Einsatzzeiträumen. Somit war die Berücksich-
tigung signifikanter Änderungen von Anzahl und Typ der eingesetzten Fahrzeuge während
der Vertragslaufzeit möglich (z.B. bei einer Streckenelektrifizierung während der Vertrags-
laufzeit).

Die Angaben für Verträge mit dem Status „Konzeption“ waren freiwillig.

Ziel der ursprünglich geplanten Auswertung dieser Daten war, mit Hilfe einer Flottenana-
lyse die künftigen Mehrbelastungen beim Ersatz von geförderten Fahrzeugen abzuschät-
zen. Weil die Datenangaben - auch infolge von Änderungen der Dateneingabemaske als
Ergebnis der Vertraulichkeitsregelungen - nur mit hohem Nachbearbeitungsaufwand aus-
sagekräftige Ergebnisse ermöglichen würden, konnte diese Berechnung aufgrund des ent-
standenen Zeitverzugs im Gutachtenprozess nicht vorgenommen werden.

Finanzierungsdaten

Für eine qualifizierte Prognose der Entwicklung des Zuschussbedarfes ist die Kenntnis der
Anteile der wesentlichen Kostentreiber am Gesamtzuschussbedarf wichtig. Vor allem der
Gesamtzuschussbedarf bzw. die Gesamtkosten sowie Kosten aus Trassen- und Stations-
preisen waren obligatorisch anzugeben für laufende und bezuschlagte Verträge sowie
Altverträge für die Kalenderjahre 2010 bis 2013. Sofern bereits Kostenprognosen aus
Haushaltsplänen o.ä. für die Jahre nach 2013 vorlagen, wurden die AT gebeten, diese
Werte zur Unterstützung der Fortschreibung der Kostenentwicklung freiwillig mit anzuge-
ben. Um eine Fortschreibung der relevanten Daten auf den (künftigen) Mittelbedarf in
2015 zu ermöglichen, waren neben dem aktuellen Zuschussbedarf auch Kostenpositionen
anzugeben, auf die eine Preisfortschreibungsregel im Vertrag wirkt (insb. Infrastruktur-,
Personal- und Energiekosten).

Erlösdaten

In der Eingabemaske „Erlösdaten“ wurden alle positiven Zahlungsflüsse zugunsten der
Aufgabenträger erfasst. Hierunter fallen sowohl Fahrgeldeinnahmen (Einnahmen von Nut-
zern) als auch Zuschüsse bzw. Zuwendungen zur Kofinanzierung der Verkehrsleistung
(Einnahmen von Dritten), z.B. von Kommunen oder in Form von pauschalen Zuweisungen
durch andere Aufgabenträger aufgeführt.

Für 2010 bis 2012 Ist-Werte, für 2013 Schätzwert z.B. aus den laufenden Abschlagszahlungen

Trägt nicht der Aufgabenträger, sondern das EVU das überwiegende Risiko der Fahrgelderlös- einnahmenentwicklung (Nettovertrag oder Nettovertrag mit Absicherung), wurde von den AT/BO vorgebracht, dass oft keine Erlösdaten vorlagen. In diesem Fall waren im Datenblatt „Nachfragedaten“ den AT vorliegende Daten zur Fahrgastnachfrage anzugeben, um näherungsweise den Erlösgeber je Verkehrsvertrag bestimmen zu können.


**Nachfragedaten**


Obligatorisch waren die Angaben für Nettoverträge (mit/ohne Absicherung), sofern hierfür keine Erlösdaten vorlagen, sowie für Verträge im „lfd. Vergabeverfahren“ sowie alle bezuschlagten, noch nicht begonnene Verträge.

Es konnten Angaben zur Verkehrsleistung (Pkm) oder zum Verkehrsaufkommen (P) gemacht werden. Angaben für Vertrags-„Konzeptionen“ waren bei Nachfragedaten grds. freiwillig. Ließen sich die vorliegenden Angaben mit vertretbarem Aufwand nicht eindeutig abgrenzen, konnte dies in den Erläuterungen vermerkt werden.

**Dynamisierungsdaten**

Die Beschreibung der Dynamisierungsregeln aus dem Verkehrsvertrag diente zur individuellen Hochrechnung der zu erwartenden Kosten für den jeweiligen Verkehrsvertrag auf


Die Dynamisierungsregeln wurden nach sieben verschiedenen Kostenarten sowie Erlösen abgefragt:

- Gesamtkosten: Preisgleitung setzt am gesamten Zuschussbedarf bzw. den Gesamtkosten an.
- Trassenentgelte: Entwicklung der Trassenpreise ist Grundlage für Zuschussveränderung.
- Stationsentgelte: Entwicklung der Stationspreise ist Grundlage für Zuschussveränderung.
- Energiekosten: Preisgleitung setzt an Energiepreisentwicklung (E-Traktion und/oder Diesel) an.
- Personalkosten: Die Preisgleitung setzt an Personalkostenentwicklung an.
- Erlöse: Die (kalkulierten) Erlöse sind Grundlage für eine Dynamisierungsregel.
- Sonstige: Bei Bedarf konnte eine weitere Kostenart vom Eingebenden frei definiert werden, auf die eine Preisgleitklausel im Vertrag wirkt.

Um die Preisdynamisierung in den Verträgen analysieren zu können, waren für jede Dynamisierungsregel jeweils 3 Angaben notwendig:

- Die Bemessungsgrundlage (Mengengerüst), auf die die Preisgleitung wirkt, z.B. der Umfang der kalkulierten Personalkosten oder der fortgeschriebenen Personalkosten im Abrechnungsjahr 201X.
- Die Funktion, die auf die Bemessungsgrundlage angewendet wird, insbesondere die Abgrenzung von fixen und variablen Berechnungsformeln z.B. die Angabe des vereinbarten Preisindex.
- DerBeschreibung im Erläuterungsfeld, wo Parameter wie Berechnungsformeln (z.B. Freigrenzen, Freibeträge etc.) oder Änderungen während der Vertragslaufzeit anzugeben waren.

3.2.6 Freigabeprozedere

Es war sicherzustellen, dass die Daten erst dann durch die Gutachter zur weiteren Bearbeitung und Auswertung genutzt werden, wenn diese vollständig eingegeben und vom Aufgabenträger geprüft wurden. Aus diesem Grund wurde ein elektronisches Freigabeeverfahren eingeführt, das aktiv vom Bearbeiter des AT/BO ausgeführt werden musste. Nach
Freigabe eines Verkehrsvertrages war die Änderung der Daten durch die Aufgabenträger ohne Mitwirkung der Gutachter nicht mehr möglich. Dadurch wurde verhindert, dass ungeprüfte Informationen in die Erstellung von Zwischenauswertungen einfließen bzw. bereits ausgewertete Daten nachträglich ohne Wissen des Gutachterteams durch die Aufgabenträger geändert wurden. Damit wurde die Datenkonsistenz über die Gesamtsterstellungszeit des Gutachtens gesichert.

3.3 Transparennachweise


Die Transparenznachweise sind für alle Länder einheitlich nach folgendem Schema aufgebaust (vgl. Abbildung 24):

- Verfügbare Mittel (Zuweisungen nach RegG, Reste aus dem Vorjahr sowie Erstattungen)
- Leistungsbestellungen (SPNV/ÖPNV)
- Managementaufwand (SPNV/ÖPNV)
- Investitionen in Verkehrsanlagen (SPNV/ÖPNV)
- Investitionen in Fahrzeuge (SPNV/ÖPNV)
- Tarifausgleiche (Verbundförderung, Ausgleich Ausbildungsverkehr)
- Sonstiges
- Nachrichtlich werden auch die Leistungsmengen (Zugkm p.a.) abgefragt

Aus der Saldierung aller Positionen ergibt sich der Differenzbetrag zwischen verfügbaren Mitteln und Ausgaben, der ins nächste Jahr fortzuschreiben ist.
Abbildung 24: Aufbau der Transparenznachweise

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Verfügbarer Mittel</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zuweisung nach § 5 RegG</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Reste aus Vorjahr</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>verfügbarer Mittel gesamt</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Leistungsbestellungen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ÖPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Managementaufwand</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ÖPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Investitionen in Verkehrsanlagen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ÖPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Investitionen in Fahrzeuge</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>SPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ÖPNV</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Tarifausgleiche</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbundforderung</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ausgleich Ausbildungsverkehr</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Sonstiges</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Summe Ausgaben</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Summe</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Differenz verfügbarer Mittel / Ausgaben</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>bestellte Zugänge im Berichtsjahr</td>
<td>0</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Vorlage BMVI

Die Auswertung der Transparenznachweise erfolgte durch die Gutachter auf Excel-Basis. Die Angaben in den Transparenznachweis sind wesentliche Grundlage für die Berechnung des Mittelbedarfs in den Ausgabenblöcken III (Kapitel 4.3) und IV (Kapitel 4.4).


3.4 Plausibilisierungsgespräche


In diesen Gesprächen wurde - häufig im Beisein von Vertretern des Landes - auf Basis der bis dahin eingeggebenen Daten ein gemeinsames Verständnis über Umfang und Qualität der eingegaben Vertragsdaten erreicht.
Um eine über alle AT/BO gleiche Einschätzung der eingegebenen Daten zu erreichen, haben die Gutachter einen einheitlichen internen Fragenkatalog (siehe Anhang, Kapitel 7.1) erstellt, der in den Gesprächen sukzessive abgearbeitet wurde und gleichzeitig als „roter Faden“ diente. Der Fragenkatalog stellte wichtige im Plausibilisierungsgespräch zu klärende Sachverhalte dar und erlaubte den Gutachtern im Ergebnis eine qualitativ gleichwertige Einschätzung über die eingegebenen Daten aller AT/BO.


Im Ergebnis wurden die Länder bzw. Aufgabenträger i.d.R. gebeten, im Nachgang der Plausibilisierungsgespräche ihre Dateneingaben zu ergänzen bzw. anzupassen.
Tabelle 8: Plausibilisierungsgespräche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Datum</th>
<th>AT / BO</th>
<th>Ort</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>29./30.10.2013</td>
<td>BEG</td>
<td>München</td>
</tr>
<tr>
<td>6.11.2013</td>
<td>ZVV</td>
<td>Auerbach</td>
</tr>
<tr>
<td>11./12.11.2013</td>
<td>VBB</td>
<td>Berlin</td>
</tr>
<tr>
<td>14.11.2013</td>
<td>NVS</td>
<td>Erfurt</td>
</tr>
<tr>
<td>19.11.2013</td>
<td>ZVON</td>
<td>Bautzen</td>
</tr>
<tr>
<td>21./22.11.2013</td>
<td>LVS</td>
<td>Kiel</td>
</tr>
<tr>
<td>26.11.2013</td>
<td>VGS</td>
<td>Saarbrücken</td>
</tr>
<tr>
<td>9./10.12.2013</td>
<td>SPNV-Nord</td>
<td>Koblenz</td>
</tr>
<tr>
<td>11./12.12.2013</td>
<td>RMV</td>
<td>Hofheim</td>
</tr>
<tr>
<td>16./12.2013</td>
<td>VRR</td>
<td>Gelsenkirchen</td>
</tr>
<tr>
<td>7.1.2014</td>
<td>ZVMS</td>
<td>Chemnitz</td>
</tr>
<tr>
<td>9.1.2014</td>
<td>SPNV-Süd</td>
<td>Kaiserslautern</td>
</tr>
<tr>
<td>13.1.2014</td>
<td>NVR</td>
<td>Köln</td>
</tr>
<tr>
<td>16.1.2014</td>
<td>NVV</td>
<td>Kassel</td>
</tr>
<tr>
<td>17.1.2014</td>
<td>ZVNL</td>
<td>Leipzig</td>
</tr>
<tr>
<td>23.1.2014</td>
<td>VMV</td>
<td>Schwerin</td>
</tr>
<tr>
<td>4./5.2.2014</td>
<td>LNVG und Bremen</td>
<td>Hannover</td>
</tr>
<tr>
<td>6.2.2014</td>
<td>Region Hannover</td>
<td>Hannover</td>
</tr>
<tr>
<td>11.2.2014</td>
<td>VRS</td>
<td>Stuttgart</td>
</tr>
<tr>
<td>11./12.2.2014</td>
<td>NVBW</td>
<td>Stuttgart</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.2014</td>
<td>VRN</td>
<td>Mannheim</td>
</tr>
<tr>
<td>21.2.2014</td>
<td>NWL</td>
<td>Unna</td>
</tr>
<tr>
<td>25.2.2014</td>
<td>NASA</td>
<td>Magdeburg</td>
</tr>
<tr>
<td>27.2.2014</td>
<td>ZVOE</td>
<td>Dresden</td>
</tr>
<tr>
<td>4.3.2014</td>
<td>ZGB</td>
<td>Braunschweig</td>
</tr>
<tr>
<td>5.3.2014</td>
<td>HAMBURG</td>
<td>Hamburg</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Im Rahmen der Plausibilisierungsgespräche wurden auch stichprobenhafte Untersuchungen durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführt, die im folgenden Kapitel beschrieben sind.

### 3.5 Stichprobenprüfungen

#### 3.5.1 Vorgehen und Gegenstand der Prüfung

Im Rahmen der Plausibilisierungsgespräche wurden durch die Wirtschaftsprüfer im Konsortium stichprobenhafte Überprüfungen der Dateneingaben vorgenommen. Dabei wurde einzelfallbezogen geprüft, ob die durch die Aufgabenträger aufbereiteten und zur Verfügung gestellten Daten im Vergleich mit den zugrunde liegenden Verträgen übereinstimmen, nachvollziehbar und plausibel waren.

Die Auswahl der in die Stichprobe einbezogenen Verkehrsverträge wurde zweistufig vorgenommen: Zunächst wurden bundesweite "Vertragsgruppen" gebildet, die sich an der Bedeutung und Wesentlichkeit der einzelnen Verträge im Kontext der einzelnen Aufgabenträger orientierte. Es wurde des Weiteren darauf geachtet, dass zwar wesentliche Verträge berücksichtigt wurden, jedoch unabhängig von dem durchführenden Verkehrsunternehmen. Auch wurde auf eine „Durchmischung“ der Verträge geachtet, indem nicht nur gleichartige Verträge einbezogen wurden, also Verträge mit gleicher Vertragslaufzeit, die bereits beendet waren oder kurzfristig beendet würden oder die gerade erst abgeschlossen waren, gleichen Leistungsumfängen o.ä. Nach der Einsortierung der Verträge in die einzelnen Gruppen wurden die konkreten, für die Stichproben vorgesehenen Verkehrsverträge per Zufallsentscheid ausgewählt.

Der gezogene Stichprobenumfang umfasste insgesamt 20 Verkehrsverträge bei 15 Aufgabenträgern. Dies entspricht dem vorab geplanten Umfang, da im Wesentlichen risikoorientiert vorgegangen wurde und daher von vornherein nicht alle 27 Aufgabenträger in die Stichprobe einbezogen werden sollten.

Die Stichprobenprüfungen wurden zeitlich in den zweiten Teil der Plausibilisierungsge spräche gelegt, damit zuvor im Rahmen der Besprechungen der Verkehrsverträge und genereller Vorgehensweisen der Aufgabenträger sowie Rahmenbedingungen oder Besonderheiten bereits behandelt werden konnten. Die konkrete vertrags- und zahlenorientierte Stichprobenprüfung konnte etwaige Besonderheiten und mögliche Auswirkungen erkannter Abweichungen auf die anderen Verkehrsverträge des Aufgabenträgers somit bereits berücksichtigen.

Maßgebliche Datengrundlagen der Stichprobenprüfung waren:

- die Eingaben der Aufgabenträger in AnATol,
- die Verkehrsverträge der Aufgabenträger, die entweder im Original, einer Kopie in Papier oder einer elektronischen Kopie vorlagen,

Ergänzend wurden in Gesprächen mit den Ansprechpartnern die Zahlen sowie der Erfassung zugrunde gelegte Methoden sowie mögliche Gründe für erkannte Abweichungen besprochen.
Die eingegebenen Daten je Vertrag wurden im Rahmen der Stichprobenprüfung gemeinsam von einem Prüfer und einem oder mehreren Mitarbeitern des AT/BO mit den einzelnen zugrundeliegenden Verträgen verglichen. Geprüft wurden folgende Angaben:

- Vertragslaufzeiten,
- Leistungsmengen und deren Entwicklung,
- Finanzierungsdaten und deren Entwicklung,
- Nachfrage-/Erlösdaten und deren Entwicklung,
- Zuordnung der Daten zu Bundesländern,
- Dynamisierungsformeln,
- Optionen.


3.5.2 Ergebnisse

Ausgehend von den 20 in die Stichprobe einbezogenen Verkehrsverträgen ergab sich kein einheitliches Bild. So ergaben sich Fälle

- ohne Auffälligkeiten,
- mit geringfügigen Abweichungen (meist bis zu 1%, Einzelfälle bis 2%),
- mit Abweichungen im Anfangs- und/oder Endjahr, indem unvollständige Vertragsjahre bei den Mengenangaben nicht berücksichtigt wurden („Schnipsel“),
- mit vereinzelt verwechselter Zuordnung von Kostenpositionen, insbesondere Trassen- und Stationspreise,
- mit einzelnen oder mehreren Abweichungen im Zeitverlauf der Daten (Berücksichtigung bzw. Einbeziehung von Entwicklungsoptionen, Zuordnung zu Bundesländern),
- mit vereinzelten systematischen Abweichungen (Zusammenfassung mit umzusetzender Erweiterungsoption aus anderem Vertrag).
4 Modul 1: Berechnung des Mittelbedarfs

Wie in Kapitel 3.1 skizziert, setzt sich der RegG-Mittelbedarf der Länder aus vier Ausgabenblöcken zusammen. Die nachfolgende Herleitung des Mittelbedarfs je Ausgabenblock wird nach einem einheitlichen Schema vorgenommen:

- Schritt 1: knappe Vorstellung der Methodik
- Schritt 2: Erläuterung der Datengrundlagen
- Schritt 3: Erörterung und Durchführung des Berechnungsverfahrens
- Schritt 4: Vorstellung und Interpretation der Ergebnisse

Abschließend werden die vier Bausteine zum bundesweiten Mittelbedarf zusammengefügt.

4.1 Ausgabenblock I: SPNV-Leistungsbestellungen

4.1.1 Methodik

Unter „Konsum“ im Block I werden jene Mittel subsumiert, die die Länder zur Organisation des Verkehrsangebotes im SPNV in Form von vertraglich bestellten Zugleistungen einsetzen. Im Einklang mit der Intention des RegG ("... insbesondere der Schienenpersonennahverkehr") bilden sie mit über 80% der jährlich zur Verfügung gestellten Mittel den Großteil der Ausgaben ab und finden sich im Transparenznachweis der Länder in der Position „Leistungsbestellungen SPNV“ wieder.

Nach der Vorgabe des Lastenhefts (Ziffer IV. 2) werden zwei wesentliche Anforderungen an die Berechnung gestellt:

- Es sollen reale Vertragsdaten zugrunde gelegt werden
- Als Bezugsgröße wird das (sicher geplante) SPNV-Angebot im Fahrplanjahr 2015 gewählt.

Gemäß dem Lastenheft sowie den ergänzenden Abstimmungen in den 14 Lenkungskreissitzungen standen insbesondere folgende Aspekte bei der Ermittlung des konsumtiven Bedarfs im Vordergrund:

- Auswertung aller bestehenden Verkehrsverträge (bereits gefahren, bereits bezuschlagt oder fest konzipiert; Berücksichtigung von Zu- und Abbestelloptionen) und Fortschreibung der Ist-Ausgaben auf das Jahr 2015 anhand der vertraglich festgelegten oder analogen Dynamisierungsformeln (Fortschreibung von Kosten- und Erlöspositionen).
- Berücksichtigung der Preisfortschreibung für einzelne kostenwirksame Vertragsregelungen:
  - Infrastrukturkosten (Trassen/Stationen)
  - Energiekosten
4.1.2 Datenprüfung und -aggregation der AnATol-Daten

Um die relevanten Verkehrsvertragsdaten dezentral und einheitlich erheben zu können, wurde eigens für dieses Vorhaben eine internetgestützte Eingabemaske (AnATol) programmiert (siehe Kapitel 3.2). Die Daten wurden überwiegend nicht durch die Länder selbst eingegeben, sondern - in enger Absprache - durch deren Bestellerorganisationen bzw. Aufgabenträger.


Nach der Freigabe der Daten prüfte das Gutachterteam die Angaben jedes AT sowohl vertragsscharf, als auch die Summenbilder der Leistungs- und Finanzdaten auf der AT- und der darüber liegenden Länder-Ebene. Die Prüfergebnisse wurden in einem internen
Prüfprotokoll dokumentiert. Unstimmigkeiten wurden anschließend mit den AT bilateral geklärt, sofern sie nicht vom Gutachter selbst beseitigt werden konnten.

Im Rahmen der Datenauswertung und Plausibilisierung wurden durch die Gutachter die Wahrung des Territorialprinzips, unabhängig vom eingebenden AT, und die Datenkonsistenz sichergestellt. Hierzu gehörten u.a. Prüfungen auf Vollständigkeit, Doppelerfassungen und die Konsolidierung unterschiedlicher Angaben, z.B. zur Vertragslaufzeit. Damit wurde sichergestellt, dass auch für AT- bzw. länderübergreifende Verkehrsverträge alle benötigten Informationen in widerspruchsfrischer Form vorliegen.


Die Daten wurden auf mehreren Ebenen aggregiert:
- Vertragsebene (ausschließlich für Prüfungen seitens des Gutachters)
- AT-Ebene (ausschließlich für Prüfungen seitens des Gutachters)
- Länderebene

Bei der Endkontrolle der Daten wurde ferner sichergestellt, dass die Quelldaten bei auslaufenden Verträgen weder Überlappungen mit den Anschlussverträgen noch Lücken zwischen ihnen enthalten („saubere Schnipselung“). Erforderlichenfalls wurden die Angaben durch die Gutachter korrigiert bzw. fehlende Werte ergänzt.

4.1.3 Berechnungen


Auf der Zeitachse haben die beiden Datenkreise einen unterschiedlichen Verbindlichkeitsgrad, der auf die „Aussagensicherheit“ der sog. Ist-Daten, aber auch der Daten über zukünftige Ereignisse rückwirkt.

Leistungsdaten: Die zum Zeitpunkt der Datenerhebung bestellte Betriebsleistung kann als nahezu sicher eingestuft werden. Ursache hierfür ist, dass die Planungsprozesse im SPNV bei allen Beteiligten - EVU, EIU als Vorleister und den Bestellern - einen mindestens einjährigen Vorlauf bedingen. Da die Daten im Zeitraum August 2013 bis April 2014 erhoben wurden, sind nicht nur die korrespondierenden Fahrplanjahre abgedeckt, sondern auch das Fahrplanjahr des Bezugsjahres 2015. Hiervon unbenom-
men sind gewisse Änderungen wie Zu-/Abbestellungen noch möglich, ohne aber das bundesweite Ergebnis entscheidend zu beeinflussen.

Eine gewisse Spanne liegt zwischen bestellter und tatsächlich gefahrener Betriebsleistung (Nichtleistungen), die jedoch nur in extremen Ausnahmesituationen wie der S-Bahn-Krise in Berlin oder einer längeren Streckensperrung relevante Dimensionen erreicht.


Vor diesem Hintergrund bietet es sich an, die Berechnung und Analyse der Finanz- wie Leistungsdaten in zwei Phasen zu unterteilen:

- Abgleich der AnATol-Daten im Zeitraum 2010-2012 mit den korrespondierenden Angaben im Transparenznachweis der Länder (Kapitel 4.1.3.1)
- Berechnung des Mittelbedarfs 2015 durch Plausibilisierung der AT-Angaben bzw. eigene Hochrechnung (Kapitel 4.1.3.2)

In Kapitel 4.1.4.2 wird ergänzend die zugrunde liegende Betriebsleistung ausgewiesen.

4.1.3.1 Abgleich AnATol versus Transparenznachweis 2010-2012


Allerdings ist es entscheidend, den richtigen Maßstab an den Genauigkeitsgrad des Abgleichs anzulegen. Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungszeitpunkte und Bezugsgrößen beider Datenwelten dürfen die Werte desselben Jahres nicht nur in bestimmtem Maße abweichen, sondern sie müssen divergieren. Entscheidend ist die Stimmigkeit des Gesamtbildes. Denn:


Da aber - wie bereits erläutert - ein wesentlicher Teil der Kosten- und Erlösdaten erst ein bis zwei Jahre nach Ablauf des zu bilanzierenden Jahres endgültig schlussgerechnet sind (bei Rechtsstreitigkeiten kann es sehr viel länger dauern), sind Abweichungen unausweichlich.


Vor dem Hintergrund dieser Zusammenhänge ist zu schlussfolgern, dass nicht die Abweichung selbst - zumal systembedingt - problematisch sein kann, sondern nur dauerhaft nicht erklärbare große Divergenzen.

Nach dem Abgleich der AnATol-Daten mit den Transparenznachweisen 2010 bis 2012 lässt sich in der Gesamtschau ein gutes Maß an Übereinstimmung konstatieren, wie folgende Tabelle zeigt.
### Tabelle 9: Abgleich AnATol / Transparenznachweise 2010-2012, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Quelle</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>AnATol</td>
<td>631,5</td>
<td>653,3</td>
<td>708,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>636,7</td>
<td>640,8</td>
<td>679,2</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>AnATol</td>
<td>892,5</td>
<td>925,1</td>
<td>941,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>896,8</td>
<td>902,2</td>
<td>937,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>AnATol</td>
<td>283,8</td>
<td>288,8</td>
<td>309,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>236,2</td>
<td>260,7</td>
<td>279,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>AnATol</td>
<td>328,5</td>
<td>333,0</td>
<td>361,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>320,4</td>
<td>317,0</td>
<td>318,5</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>AnATol</td>
<td>23,2</td>
<td>23,6</td>
<td>23,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>24,4</td>
<td>24,9</td>
<td>20,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>AnATol</td>
<td>97,9</td>
<td>95,5</td>
<td>98,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>98,5</td>
<td>94,0</td>
<td>89,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>AnATol</td>
<td>417,8</td>
<td>404,9</td>
<td>417,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>430,2</td>
<td>415,6</td>
<td>423,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>AnATol</td>
<td>180,8</td>
<td>182,9</td>
<td>191,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>168,9</td>
<td>181,1</td>
<td>185,6</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>AnATol</td>
<td>395,1</td>
<td>403,1</td>
<td>408,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>414,0</td>
<td>377,5</td>
<td>398,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>AnATol</td>
<td>819,7</td>
<td>863,0</td>
<td>874,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>805,1</td>
<td>824,3</td>
<td>838,7</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>AnATol</td>
<td>307,8</td>
<td>328,8</td>
<td>335,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>318,2</td>
<td>319,6</td>
<td>336,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>AnATol</td>
<td>78,8</td>
<td>82,8</td>
<td>85,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>72,3</td>
<td>75,8</td>
<td>80,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>AnATol</td>
<td>337,2</td>
<td>324,2</td>
<td>312,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>340,3</td>
<td>322,7</td>
<td>309,8</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>AnATol</td>
<td>277,1</td>
<td>278,1</td>
<td>264,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>262,3</td>
<td>261,7</td>
<td>258,3</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>AnATol</td>
<td>174,3</td>
<td>176,5</td>
<td>185,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>179,7</td>
<td>182,6</td>
<td>183,9</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>AnATol</td>
<td>221,5</td>
<td>220,2</td>
<td>202,8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>219,2</td>
<td>222,6</td>
<td>200,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: AnATol-Daten, Transparenznachweise (TN), eigene Berechnungen

Wesentliche Aussagen sind:

- Schon der erste Abgleich der Daten brachte eine große Schnittmenge hervor. Als Maßstab dient hierzu eine Abweichungs"marge" von gerundet 3%, gemessen am jeweils höheren Wert.
Fällt die Differenz für ein einzelnes Jahr höher als 3% aus, wird sie in einigen Fällen durch ein gegenläufiges Vorzeichen im Folgejahr ausbalanciert. Dies ist ein typischer Korrektureffekt für die Bezugsgröße „Zu-/Abflusszeitpunkt“.

Größere, ggf. mehrjährige Abweichungen mit dem gleichen Vorzeichen konnten im konstruktiven Dialog mit dem AT/der BO in den meisten Fällen vollständig geklärt werden, wenngleich der Prozess teilweise sehr zeitaufwendig war.

Insgesamt ist der Abgleich als gelungen zu bezeichnen, so dass den Daten ein hohes Maß an Verlässlichkeit zu bescheinigen ist.

4.1.3.2 Herleitung der Werte 2013-2015

Die primäre Aufgabe des Gutachtens liegt darin, den bundesweiten Mittelbedarf für das Bezugsjahr 2015 sowie die notwendige Dynamisierung bis 2030 zu berechnen (vgl. Kapitel 5). Aufgrund der Vielzahl an Daten ist es erforderlich, zahlreiche Iterationen und Prüfschleifen durchzuführen, um zu einer stabilen Einschätzung zu gelangen. Neben der schie ßen Datenmenge liegt die Herausforderung darin,

- die zahlreichen AT-übergreifenden Daten in Übereinstimmung zu bringen,
- falsche Daten und Dopplungen herauszufiltern und zu korrigieren,
- die Fortschreibung der Kosten-, Erlös- und Leistungsdaten zu plausibilisieren und ein horizontales Gleichmaß sicherzustellen,
- Lücken zu schließen, insbes. bei Erlösdaten mit fehlenden Aufsetzpunkten oder Fortschreibungen,
- den Konsolidierungskreis „SPNV-Leistungsbestellung“ im Auge zu behalten,
- Relevante Ausgaben jenseits von Verkehrsverträgen einzubeziehen bzw. abzugrenzen.

Tabelle 10 zeigt im Überblick die berechneten Ausgaben/Mittelbedarfe des Ausgabenblocks I und die zugehörigen Leistungsmengen. Für die Jahre 2010-12 sind die in den Transparenznachweisen ausgewiesenen konsumtiven Ausgaben dargestellt.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>AnATol</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
<th>% RegG</th>
<th>Bemerkungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2010</td>
<td>2011</td>
<td>2012</td>
<td>2013</td>
<td>2014</td>
<td>2015</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>636,7</td>
<td>640,8</td>
<td>679,2</td>
<td>75,0</td>
<td>75,8</td>
<td>76,4</td>
<td>77,1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>74,5</td>
<td>74,5</td>
<td>74,5</td>
<td>75,0</td>
<td>76,4</td>
<td>77,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>892,5</td>
<td>925,1</td>
<td>941,7</td>
<td>958,8</td>
<td>922,1</td>
<td>945,3</td>
<td>85,2%</td>
<td></td>
<td>Sinkender Mittelbedarf 2014 ist plausibel, da temporärer Wettbewerbseffekt.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>896,8</td>
<td>902,2</td>
<td>937,1</td>
<td>116,7</td>
<td>117,6</td>
<td>121,9</td>
<td>122,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>111,3</td>
<td>114,9</td>
<td>114,9</td>
<td>114,9</td>
<td>114,9</td>
<td>114,9</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td>11,3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>283,8</td>
<td>288,8</td>
<td>309,1</td>
<td>318,0</td>
<td>335,4</td>
<td>356,9</td>
<td>88,2%</td>
<td></td>
<td>Werte sind Solldaten (bestellte Leistungsmenge). Nichtleistungen wg. S-Bahn-Krise (insb. 2010-12) führten zu erheblichen Einsparungen, die BE investiv verausgabte. Zur Vermeidung von Doppelzählungen wurden Investwerte (Block III) korrigiert.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>236,2</td>
<td>260,7</td>
<td>279,8</td>
<td>35,5</td>
<td>36,4</td>
<td>38,1</td>
<td>38,6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>34,6</td>
<td>34,5</td>
<td>34,5</td>
<td>35,5</td>
<td>36,4</td>
<td>38,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td>3,4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>328,5</td>
<td>333,0</td>
<td>361,3</td>
<td>348,9</td>
<td>348,7</td>
<td>382,6</td>
<td>90,4%</td>
<td></td>
<td>Finanzdaten enthalten real gezahlte ergänzende Projektkosten aus LNVG-Fahrzeugpool unter Abzug der Zinsdifferenz nach Rücksprache.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>320,4</td>
<td>317,0</td>
<td>318,5</td>
<td>35,1</td>
<td>35,5</td>
<td>37,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>34,3</td>
<td>34,2</td>
<td>34,2</td>
<td>36,8</td>
<td>36,8</td>
<td>36,8</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>23,2</td>
<td>23,6</td>
<td>23,6</td>
<td>24,2</td>
<td>27,3</td>
<td>27,3</td>
<td>67,0%</td>
<td></td>
<td>Finanzdaten enthalten real gezahlte ergänzende Projektkosten aus LNVG-Fahrzeugpool unter Abzug der Zinsdifferenz nach Rücksprache.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>24,4</td>
<td>24,9</td>
<td>20,4</td>
<td>3,1</td>
<td>3,1</td>
<td>3,2</td>
<td>3,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>2,9</td>
<td>2,9</td>
<td>3,1</td>
<td>3,1</td>
<td>3,1</td>
<td>3,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>97,9</td>
<td>95,5</td>
<td>98,8</td>
<td>102,2</td>
<td>105,7</td>
<td>109,1</td>
<td>76,3%</td>
<td></td>
<td>Finanzdaten enthalten real gezahlte ergänzende Projektkosten aus LNVG-Fahrzeugpool unter Abzug der Zinsdifferenz nach Rücksprache.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>98,5</td>
<td>94,0</td>
<td>89,3</td>
<td>14,1</td>
<td>14,1</td>
<td>14,4</td>
<td>14,4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>14,0</td>
<td>14,1</td>
<td>14,1</td>
<td>14,1</td>
<td>14,1</td>
<td>14,2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>AnATol</td>
<td>2010</td>
<td>2011</td>
<td>2012</td>
<td>2013</td>
<td>2014</td>
<td>2015</td>
<td>% RegG</td>
<td>Bemerkungen</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td></td>
<td>417,8</td>
<td>404,9</td>
<td>417,1</td>
<td>445,1</td>
<td>471,2</td>
<td>477,3</td>
<td>86,9%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>430,2</td>
<td>415,6</td>
<td>423,4</td>
<td>48,9</td>
<td>49,5</td>
<td>51,4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>49,0</td>
<td>48,1</td>
<td>48,2</td>
<td>48,9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td></td>
<td>180,8</td>
<td>182,9</td>
<td>191,2</td>
<td>191,6</td>
<td>193,9</td>
<td>195,2</td>
<td>79,4%</td>
<td>Wert für Teilnetz Westmecklenburg (lfd. Vergabe) eigene Schätzung, Mischpreis.</td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>168,9</td>
<td>181,1</td>
<td>185,6</td>
<td>17,1</td>
<td>17,1</td>
<td>17,0</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>17,4</td>
<td>17,5</td>
<td>17,6</td>
<td>17,1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td></td>
<td>395,1</td>
<td>403,1</td>
<td>408,9</td>
<td>378,2</td>
<td>403,4</td>
<td>413,4</td>
<td>65,0%</td>
<td>Wert 2015 enthält 10%igen Anteil der angegebenen Verträge zu ergänzenden Projekt Kosten (EPK) als Sicherheitsabschlag für reale Ausgaben. Einzelle Altverträge 2010/2011 geschätzt.</td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>414,0</td>
<td>377,5</td>
<td>398,2</td>
<td>50,0</td>
<td>50,6</td>
<td>51,3</td>
<td>51,8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>48,3</td>
<td>49,4</td>
<td>50,0</td>
<td>50,6</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td></td>
<td>819,7</td>
<td>863,0</td>
<td>874,9</td>
<td>903,1</td>
<td>947,4</td>
<td>943,6</td>
<td>80,8%</td>
<td>Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet</td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>805,1</td>
<td>824,3</td>
<td>838,7</td>
<td>101,1</td>
<td>101,4</td>
<td>102,2</td>
<td>102,9</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>99,5</td>
<td>100,9</td>
<td>101,1</td>
<td>101,4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td></td>
<td>307,8</td>
<td>328,6</td>
<td>335,0</td>
<td>340,9</td>
<td>364,1</td>
<td>357,5</td>
<td>92,1%</td>
<td>Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet</td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>318,2</td>
<td>319,6</td>
<td>336,2</td>
<td>35,0</td>
<td>35,3</td>
<td>39,9</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>34,4</td>
<td>34,9</td>
<td>34,9</td>
<td>35,0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td></td>
<td>78,8</td>
<td>82,5</td>
<td>85,6</td>
<td>89,4</td>
<td>90,3</td>
<td>81,3</td>
<td>83,1%</td>
<td>Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet</td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>72,3</td>
<td>75,8</td>
<td>80,9</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td>7,8</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>7,1</td>
<td>7,1</td>
<td>7,2</td>
<td>7,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td></td>
<td>337,2</td>
<td>324,6</td>
<td>312,7</td>
<td>314,4</td>
<td>340,0</td>
<td>372,4</td>
<td>70,2%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TN</td>
<td></td>
<td>340,3</td>
<td>322,7</td>
<td>309,8</td>
<td>32,2</td>
<td>35,3</td>
<td>37,5</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>34,9</td>
<td>33,4</td>
<td>32,2</td>
<td>32,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>AnATol</td>
<td>2010</td>
<td>2011</td>
<td>2012</td>
<td>2013</td>
<td>2014</td>
<td>2015</td>
<td>% RegG</td>
<td>Bemerkungen</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>--------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>---------</td>
<td>-------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td></td>
<td>277,1</td>
<td>278,1</td>
<td>264,2</td>
<td>272,0</td>
<td>273,2</td>
<td>282,0</td>
<td>75,7%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>262,3</td>
<td>261,7</td>
<td>258,3</td>
<td>25,4</td>
<td>25,7</td>
<td>25,7</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>25,4</td>
<td>25,5</td>
<td>25,3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td></td>
<td>174,3</td>
<td>176,5</td>
<td>185,5</td>
<td>187,4</td>
<td>189,8</td>
<td>192,7</td>
<td>83,6%</td>
<td>Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>179,7</td>
<td>182,6</td>
<td>183,9</td>
<td>24,4</td>
<td>24,4</td>
<td>25,3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>24,0</td>
<td>24,4</td>
<td>24,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td></td>
<td>221,5</td>
<td>220,2</td>
<td>202,8</td>
<td>203,7</td>
<td>205,5</td>
<td>210,6</td>
<td>71,2%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>219,2</td>
<td>222,6</td>
<td>200,8</td>
<td>21,4</td>
<td>21,4</td>
<td>21,4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mio. Zkm</td>
<td>21,5</td>
<td>20,8</td>
<td>21,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: AnATol-Daten, Transparenznachweise (TN), eigene Berechnungen*
4.1.4 Ergebnis

4.1.4.1 Mittelbedarf 2015

Nachdem am 2. April 2014 der letzte Aufgabenträger die Datei offiziell freigegeben hatte, bestand die Arbeit der Gutachter darin, unter hohem Zeitdruck die Daten zu prüfen und auszuwerten.

Bereits der erste Zwischenstand im LK #12 indizierte mit 6.058 Mio. Euro eine Bedarfshöhe, die sich im Weiteren verfestigte und am Ende innerhalb der gutachterlich als Messlatte vorgegebenen Fehlertoleranz von 1,5% blieb.


Folgende Annahmen liegen der Rechnung zugrunde:


- Vorgefundene Lücken wurden wie folgt geschlossen: Dynamisierung der Kosten/des Zuschusses mit 2,5% p.a., der Erlöse in westdeutschen Bundesländern mit +2,0% p.a., in ostdeutschen Bundesländern mit +1,0% p.a. Hierin spiegeln sich Erfahrungswerte im Durchschnitt wider, die dem Einzelfall nicht gerecht werden können. Eine differenziertere Betrachtung - etwa nach Ballungsraum vs. Fläche oder einzelnen Linien/Netzen/Produkten - war aus Zeitgründen nicht möglich. Zugleich ist zu bedenken, dass es um Fortschreibungen einzelner Werte über längstens zwei, im Einzelfall drei Jahre geht.


  - kein Land mehr konsumtive Mittel rechnerisch zugewiesen bekommt als bei Fortschreibung des letzten „sicheren“ Wertes (2014), dynamisiert um 1,5%. Andernfalls hätte das Land im voraus Leistungen mit mehrjähriger Bindung bestellt, ohne das künftige Mittelvolumen zu kennen.


Inwieweit vorhandene Budgets und Istdaten einen Bedarf widerspiegeln, wird hiermit nicht bewertet. Hierzu wird auf die vorgelagerte Diskussion bei der Entstehung des Lastenheftes verwiesen.

Tabelle 11: Mittelbedarf Ausgabenblock I 2013-2015

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Mittelbedarf Konsum (Mio. Euro)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>2013</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>722,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>958,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>318,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>348,9</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>24,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>102,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>445,1</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>191,6</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>378,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>903,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>340,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>89,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>314,4</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>272,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>187,4</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>203,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>5.800,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Quote</td>
<td>80,66%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: AnATol, eigene Berechnungen
4.1.4.2 Leistungsumfang 2015


Tabelle 12: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW 773,4</td>
<td>77,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BY 945,3</td>
<td>122,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BE 356,9</td>
<td>38,6</td>
</tr>
<tr>
<td>BB 382,6</td>
<td>37,1</td>
</tr>
<tr>
<td>HB 27,3</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH 109,1</td>
<td>14,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HE 477,3</td>
<td>51,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MV 195,2</td>
<td>17,0</td>
</tr>
<tr>
<td>NI 413,4</td>
<td>51,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NW 943,6</td>
<td>102,9</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 357,5</td>
<td>39,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL 81,3</td>
<td>7,8</td>
</tr>
<tr>
<td>SN 372,4</td>
<td>37,5</td>
</tr>
<tr>
<td>ST 282,0</td>
<td>25,7</td>
</tr>
<tr>
<td>SH 192,7</td>
<td>25,3</td>
</tr>
<tr>
<td>TH 210,6</td>
<td>21,4</td>
</tr>
<tr>
<td>(\Sigma) 6.120,6</td>
<td>673,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Quote 82,62%</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: AnATol, eigene Berechnungen

### Tabelle 13: Verkehrsleistung im Zeitraum 2010-2015, in Mio. Zugkm

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
<th>Bemerkungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>72,50</td>
<td>72,50</td>
<td>0,00</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>AnATol</td>
<td>111,30</td>
<td>114,90</td>
<td>116,70</td>
<td>117,60</td>
<td>121,90</td>
<td>122,50 Inklusive Zugspitzbahn.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>110,90</td>
<td>114,00</td>
<td>116,00</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>AnATol</td>
<td>34,60</td>
<td>34,50</td>
<td>35,50</td>
<td>36,40</td>
<td>38,10</td>
<td>38,60 BE-Leistungsdaten sind Solldaten. Unterscheidung finanzierte und territoriale Zugkm. Mehrleistung BER 2015 unterstellt.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>35,50</td>
<td>35,50</td>
<td>35,50</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>33,80</td>
<td>30,49</td>
<td>35,91</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>AnATol</td>
<td>2,90</td>
<td>2,90</td>
<td>3,10</td>
<td>3,10</td>
<td>3,20</td>
<td>3,20 Inklusive OEG-Ringlinie; RegioTram-Linien Baunatal, Lossetal und Vellmar leistungsseitig nicht erfasst.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>2,89</td>
<td>2,92</td>
<td>3,11</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>AnATol</td>
<td>14,00</td>
<td>14,10</td>
<td>14,10</td>
<td>14,10</td>
<td>14,20</td>
<td>14,40 Inklusive OEG-Ringlinie; RegioTram-Linien Baunatal, Lossetal und Vellmar leistungsseitig nicht erfasst.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>13,60</td>
<td>13,60</td>
<td>13,60</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>AnATol</td>
<td>49,00</td>
<td>48,10</td>
<td>48,20</td>
<td>48,90</td>
<td>49,50</td>
<td>51,40 Inklusive Schmalspurbahnen.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>47,68</td>
<td>48,13</td>
<td>48,52</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>AnATol</td>
<td>17,40</td>
<td>17,50</td>
<td>17,60</td>
<td>17,10</td>
<td>17,10</td>
<td>17,00 Inklusive Schmalspurbahnen.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>TN</td>
<td>17,55</td>
<td>17,46</td>
<td>17,60</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>AnATol</td>
<td>48,30</td>
<td>49,40</td>
<td>50,00</td>
<td>50,60</td>
<td>51,30</td>
<td>51,80</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>99,50</td>
<td>100,90</td>
<td>101,10</td>
<td>101,40</td>
<td>102,20</td>
<td>102,90</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>99,00</td>
<td>99,00</td>
<td>99,00</td>
<td>99,00</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>34,40</td>
<td>34,90</td>
<td>34,90</td>
<td>35,00</td>
<td>35,30</td>
<td>39,90</td>
<td>Inklusive Rhein-Haardt-Bahn.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>33,70</td>
<td>33,62</td>
<td>33,45</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>7,10</td>
<td>7,10</td>
<td>7,20</td>
<td>7,20</td>
<td>7,30</td>
<td>7,80</td>
<td>Inklusive Saarbahn.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>0,00</td>
<td>0,00</td>
<td>7,25</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>34,90</td>
<td>33,40</td>
<td>32,20</td>
<td>32,20</td>
<td>35,30</td>
<td>37,50</td>
<td>Aufwuchs 2015 u.a durch E-Netz Mittelsachsen.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>35,05</td>
<td>32,68</td>
<td>32,06</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>25,40</td>
<td>25,50</td>
<td>25,30</td>
<td>25,40</td>
<td>25,70</td>
<td>25,70</td>
<td>Inklusive Harzer Schmalspurbahnen.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>25,36</td>
<td>25,43</td>
<td>25,41</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>24,00</td>
<td>24,40</td>
<td>24,50</td>
<td>24,40</td>
<td>25,30</td>
<td></td>
<td>2015 inklusive Halbstundentakt Kiel - Rendsburg.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>23,91</td>
<td>24,18</td>
<td>24,46</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>21,50</td>
<td>20,80</td>
<td>21,20</td>
<td>21,40</td>
<td>21,40</td>
<td>21,40</td>
<td>Inklusive Harzer Schmalspurbahnen.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>21,58</td>
<td>21,20</td>
<td>21,11</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: AnATol-Daten, Transparenznachweise (TN), eigene Berechnungen*
4.2 Ausgabenblock II: Mehrbestellungen

4.2.1 Methodik

Das Lastenheft sieht vor, den Mittelbedarf für SPNV-Leistungen, die sicher nach 2015 bestellt werden, bei der Berechnung des künftigen Gesamtbedarfs mit einzubeziehen.

Abbildung 26: Lastenheft Ausgabenblock II

Mittelbedarf für SPNV-Leistungen, die sicher nach dem Jahr 2015 bestellt werden


Zusätzliche finanzielle Belastungen für die einzelnen SPNV-Aufgabenträger/Länder sollen im Jahr der Bestellung (z.B. im Jahr 2018) allerdings keine erneute Revision oder Änderung der Mittelverteilung zwischen den Ländern auslösen.

Daher sollen die Kosten für die zusätzlich vorgesehenen Leistungen im Wege der Soll-Kostenbetrachtung ab dem Inbetriebnahmezeitpunkt durch den Gutachter ermittelt und bis zum Zeitpunkt der nächsten Revision fortgeschrieben werden.


Quelle: Aufgabenbeschreibung Revisionsgutachten


Methodisch schwenkt an dieser Stelle der Ist-Ausgaben- zum Sollkosten-Ansatz, da in der Zukunft liegende neue Ausgaben keine (unmittelbare) Referenz in der Vergangenheit haben können. Der Finanzbedarf hängt von drei Stellschrauben ab:

- der absoluten Höhe der Leistungsmenge (in Zugkm)
- ihrer zeitlichen Verortung
- dem spezifischen Sollkosten- bzw. Netto-Zuschussatz in Euro je Leistungseinheit

Revision RegG - Endbericht
KCW GmbH, 15.9.2014
Seite 86
4.2.2 Datengrundlage

Der Bedarfsermittlung vorgelagert war die Aufgabe, die von den Ländern gemeldeten Mehrbestellungen einer Art „Aufnahmeprüfung“ sowie einem Plausibilitätscheck zu unterziehen. Hierfür einigten sich die Länder im LK #5 auf einen Kriterienkatalog mit sieben Merkmalen:

A Vor- oder Entwurfsplanung in Arbeit
B Planfeststellungsverfahren eingeleitet
C Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorien a oder c)
D Realisierungs- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen
E Aufnahme in die Kategorien 1 und 2 gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
F Finanzierungsvertrag zwischen DB AG und Bund bei BVWP-Projekten abgeschlossen
G Fiskalische Vorbereitung der Maßnahme durch das Land (z.B. durch Vorträge im Haushalt)

Das Kriterium G wurde ergänzend aufgenommen, nachdem ein Land darauf hingewiesen hatte, dass die Bildung von Vorträgen ein starkes glaubwürdiges Signal sei, das mit den Kriterien A bis F gleichrangig sei. Die Gutachter halten dieses Argument für stichhaltig, weisen aber darauf hin, dass in der ursprünglichen Lesart in erster Linie ein Bezug zu einer geplanten Infrastrukturinvestition vorausgesetzt wurde.


- Das Projekt befindet sich im Bau
- Die Mehrbestellung ist bereits vertraglich geregelt oder fest vereinbart
- Für die Mehrbestellung ist kein Infrastrukturausbau notwendig
- Es wurde eine Bestellgarantie abgegeben
- Die Mehrleistung ist infolge von Nachfragesteigerungen notwendig

Aus gutachterlicher Sicht sind diese zusätzlich aufgeführten Kriterien nicht per se minderwertiger, zumal das Lastenheft die Eingrenzung auf Infrastrukturprojekt-induzierte und vertraglich gesicherte Mehrleistungen nur „in erster Linie“ vorsieht. Insbesondere in Ballungsräumen ist zu beachten, dass notwendige nachfragebedingte Mehrleistungen kapazitärer Natur sein können, da Infrastrukturinvestitionen hohe sprungfixe Kosten verursachen oder gar nicht umsetzbar sind.
4.2.3 Berechnungen

4.2.3.1 Mengengerüst

Die Länder haben den Gutachtern die sicher geplanten Mehrbestellungen im Revisionszeitraum gemeldet. Gegenstand dieser Meldungen waren

- die Benennung der Maßnahme
- der geplante Betriebsstart / Inbetriebnahmezeitpunkt
- der Umfang der Betriebsleistung
- die Angabe der zutreffenden Kriterien (siehe oben)
- ggf. das für die Mehrbestellung maßgebliche Verkehrsnetz
- weitere Anmerkungen, Erläuterungen (z.B. Ergänzung des Kriterienkatalogs)

Im 10. Abstimmungstermin verständigte sich der Lenkungskreis auf zwei Prüfschritte:

Schritt 1: Der zu berücksichtigende Zeitraum wurde auf die Betriebsaufnahme der Mehrbestellungen in den Fahrplanjahren 2016 bis 2025 verengt.

- Die Streichung der Jahre 2026 bis 2030 folgt der Überlegung, dass Mehrbestellungsplanungen zu große Unsicherheiten bergen, wenn sie auf mehr als 10 Jahre im voraus angelegt sind.


Im Ergebnis erachten die Gutachter 174 Maßnahmen für zeitlich plausibel. 79 Mehrbestellungen wurden zeitlich nach hinten (im Durchschnitt um etwa zwei Jahre) verschoben, da aus verschiedenen Gründen eine Betriebsaufnahme zum gemeldeten Zeitpunkt als unwahrscheinlich einzustufen ist. Beispiele sind:

- Absehbare verspätete Inbetriebnahme einer Infrastrukturmaßnahme
- für die Mehrbestellungen notwendige Vergabeverfahren stehen noch aus/können nicht fristgerecht beendet werden oder Rüstzeiten (insbesondere bei Fahrzeugbeschaffung) sind zu knapp bemessen
- (Nicht-)Berücksichtigung der geplanten Mehrleistungen in bestehenden Verträgen
unterschiedliche Angaben von Ländern zum Inbetriebnahmezeitpunkt einer Maßnahme
(z.B. Partner-AT meldet keine Betriebsaufnahme)

Insgesamt reduzierte sich die Summe der Mehrbestellungen von anfänglich 99,95 Mio.
Zugkm auf **72,7 Mio. Zugkm** am Ende des Zeitraums p.a.

Die geplanten Mehrbestellungen sind im Anhang (Kapitel 7.3) aufgeführt.

### 4.2.3.2 Zuschussansatz

Bei der monetären Bewertung der Mehrbestellungen spielen drei Annahmen eine zentrale Rolle:

- Die Dringlichkeit der Mehrbestellungen lässt sich am besten vermitteln, wenn ihnen eine überdurchschnittliche ökonomische Wertigkeit/Erlösstärke in Ausrichtung auf eine hohe Nachfrage bescheinigt wird. Diese drückt sich in einem Zuschussniveau unterhalb der gegenwärtigen Durchschnittslinie von etwas über 9 Euro je Zugkm aus. Diese Marke bildet daher die Obergrenze.

- Da eine differenzierte, idealerweise individuelle Berechnung des Mittelbedarfs für jede Mehrbestellung aus Zeitgründen (vgl. Kapitel 3.2.2 nicht möglich ist, wird ein Pauschalsatz von 9 Euro je Zugkm angesetzt.


- Zugleich sind die Länder selbst dafür verantwortlich, dass sie mit den zusätzlichen Mitteln im gesamten Revisionszeitraum auskommen. Demnach müssen sie desto höhere Rückstellungen bilden, je später der Konsum einsetzt (Signal der „Selbstbindung“)

Auf eine **Diskontierung** des Bedarfs wurde verzichtet, da die Gutachter die Opportunitätskostenlogik bei öffentlichen Haushaltsmitteln mit de-facto-Zweckbindungs- und Daseinsvorsorgecharakter für fragwürdig halten. Angesichts des gegenwärtigen Nullzinsniveaus gilt dies verstärkt.
4.2.4 Ergebnis


Tabelle 14: Mittelbedarf Ausgabenblock II in Mio. Euro und geplante Mehrbestellungen 2016-2025

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>58,3</td>
<td>3,2</td>
<td>7,0</td>
<td>0,5</td>
<td>10,7</td>
<td>4,8</td>
<td>6,6</td>
<td>1,4</td>
<td>2,3</td>
<td>1,8</td>
<td>8,7</td>
<td>5,7</td>
<td>2,6</td>
<td>14,9</td>
<td>8,4</td>
<td>8,2</td>
<td>72,7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>103,1</td>
<td>0,4</td>
<td>1,1</td>
<td>0,1</td>
<td>1,4</td>
<td>1,8</td>
<td>2,3</td>
<td>0,3</td>
<td>6,2</td>
<td>4,3</td>
<td>1,5</td>
<td>19,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>21,5</td>
<td>0,4</td>
<td></td>
<td>1,4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2,5</td>
<td></td>
<td>4,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>16,4</td>
<td>0,7</td>
<td>0,1</td>
<td>0,2</td>
<td>0,3</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>1,7</td>
<td></td>
<td>2,9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>6,6</td>
<td>0,4</td>
<td>0,3</td>
<td></td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>1,0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>8,1</td>
<td>0,4</td>
<td>0,5</td>
<td></td>
<td>0,7</td>
<td>1,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>36,3</td>
<td>0,2</td>
<td>1,5</td>
<td>0,4</td>
<td>0,7</td>
<td>0,2</td>
<td>0,8</td>
<td>1,8</td>
<td></td>
<td>5,9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>2,5</td>
<td>0,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td>0,2</td>
<td>1,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>42,2</td>
<td>1,4</td>
<td>0,3</td>
<td>1,4</td>
<td>0,8</td>
<td>0,1</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td></td>
<td>6,0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>65,2</td>
<td>0,3</td>
<td>2,7</td>
<td></td>
<td>0,7</td>
<td>1,3</td>
<td>1,1</td>
<td>0,9</td>
<td></td>
<td>9,7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>13,1</td>
<td>0,2</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1,6</td>
<td>1,8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>0,9</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>0,1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>19,5</td>
<td>0,3</td>
<td>1,0</td>
<td></td>
<td>0,3</td>
<td>0,6</td>
<td>0,4</td>
<td>2,8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>6,1</td>
<td>0,6</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1,6</td>
<td>0,7</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>25,6</td>
<td>1,4</td>
<td></td>
<td></td>
<td>0,0</td>
<td>1,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>11,1</td>
<td>0,5</td>
<td></td>
<td></td>
<td>0,3</td>
<td>4,3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Abschließend zeigt die Trendkurve in Abbildung 27, dass das geplante Mehrbestellungsvo-

lumen von rund 73 Mio. Zugkm auf den ersten Blick üppig anmuten mag, in der langfristi-

gen Analyse seit 1994 jedoch lediglich eine natürliche Fortschreibung darstellt, die für
einen Wachstumsmarkt verkehrspolitisch moderat ist.21 Andernfalls müssten auch zahlrei-
che Infrastrukturvorhaben in Frage gestellt werden, die Bund und Länder gemeinsam
mischfinanzieren und dem verkehrlichen Mehrbedarf zu einem Gutteil Rechnung tragen sollen.

---

21 Der in der Abbildung dargestellte Verlauf der Betriebsleistung basiert auf unterschiedlichen Datenquellen. In 2015 ist
der Aufsetzpunkt 2015 (Kapitel 4.1.4.2) unterstellt, auf den in den Folgejahren jeweils die geplanten Mehrbestellungen
angerechnet sind.
Abbildung 27: Reale und geplante Entwicklung der Betriebsleistung im SPNV 1994 bis 2025

Quellen: BAG-SPNV, BMVI, DB AG, Destatis, eigene Berechnungen
4.3 Ausgabenblock III: Investitionen

4.3.1 Methodik

Gemäß Ziffer IV.6 des Lastenheftes ist der Mittelbedarf 2015 im Ausgabenblock III folgendermaßen zu ermitteln:

Abbildung 28: Lastenheft Ausgabenblock III

Mittelbedarf im Jahr 2015 für Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen


Großprojekte sind jeweils gesondert darzustellen. Der Auftraggeber legt anschließend fest, ob und in welcher Form bei der Mittelfortschreibung die Großprojekte berücksichtigt werden.


Quelle: Aufgabenbeschreibung Revisionsgutachten

Im Zuge der konkreten Auslegung der Vorgaben und nach Sichtung der verfügbaren Daten zeigte sich an folgenden Stellen Klärungsbedarf, der in den Lenkungskreissitzungen ausführlich diskutiert und entschieden wurde.

- Aspekt 1: Konsolidierungskreis der Investitionen, v.a. Fahrzeuginvest
- Aspekt 2: Messzeitraum
- Aspekt 3: Großprojekte
- Aspekt 4: Sonderfall Überträge
Zu Aspekt 1:


Dies schließt die in der Vergangenheit getätigten Ausgaben für **Fahrzeuginvestitionen** mit ein, auch wenn die Aufgabenträger - Ausnahme: Länder mit Fahrzeugpools wie NI und im kleineren Maßstab HE (fahma im RMV) und künftig SN (E-Netz Mittelsachsen) - in der Regel keine Fahrzeuge mehr investiv fördern, sondern deren Abschreibungsaufwand über die Bestellerentgelte tragen.


### Abbildung 29: Freisetzungseffekt im Variantenvergleich

#### Variante 1: mit Förderung der Fahrzeuginvestition 2002, Nutzungsdauer 20 Jahre

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>I Konsum</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
</tr>
<tr>
<td>III Investition Infrastruktur</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>III Investition Fahrzeuge</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>IV weitere Aufgaben</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>999,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Variante 2: ohne Fahrzeugförderung

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>I Konsum</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
<td>850</td>
</tr>
<tr>
<td>III Investition Infrastruktur</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>III Investition Fahrzeuge</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>IV weitere Aufgaben</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
<td>1.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: eigene Darstellung und Berechnung

### Gegenübergestellt werden die Varianten 1 „Förderung der Fahrzeuginvestition“ und 2 „keine Fahrzeugförderung“ (d.h. EVU kauft vollständig auf eigene Rechnung, klassisches Modell). In Variante 1 wird die Investition in Fahrzeuge 2002 mit 100 Geldeinheiten (GE) gefördert, während in Variante 2 das EVU die Fahrzeuge kauft und den Werteverzehr über den Besteller konsumtiv refinanziert. In den folgenden 20 Jahren Nutzungsdauer sinkt die jährliche Abschreibung relativ zur Variante 2 um 5 GE, was die Konsumausgaben von angenommenen 850 GE auf 845 GE reduziert. In dieser Zeit ist das Land in der Lage, die „freigesetzten 5 GE“ bei gegebenem Budget anderweitig zu verwenden – hier annahmegemäß in Form von weiteren Investitionen. Ebenso denkbar wären aber auch eine Erhöhung der Ausgaben für Konsum, für weitere Aufgaben oder die Bildung eines Übertrags (Thesaurierung), um nach 20 Jahren erneut in Fahrzeuge reinvestieren zu können.


Im Ergebnis zeigt sich zweierlei:

- Die angewandte Methodik ist förderneutral, d.h. kein Marktmodell wird bevorzugt oder benachteiligt.
- Im Umkehrschluss müssen die Fahrzeuginvestitionen angesetzt werden, da andernfalls die Ausgaben für den Aufbau des Fahrzeugpools außer vor blieben. Alternativ müssten sie sonst als fiktive konsumtive Entgelte angesetzt werden, was allerdings einen hohen Rechenaufwand erzeugen und keinen Mehrwert stiften würde.

Revision RegG - Endbericht
KCW GmbH, 15.9.2014 Seite 94
Auf der Grundlage der vorgenannten Zusammenhänge wurde im LK #12 beschlossen, die Fahrzeuginvestitionen mit einzubeziehen, d.h. alle Investitionen 2002-2012 zugrunde zu legen. Auch die Datenlage legte dieses Vorgehen nahe, da die Länder die Angaben zu den Investitionen unterschiedlich differenzierten.

Hiervon unbenommen bleibt die Auffassung des Landes NI, dass der langfristige Mittelbedarf die vollständige Refinanzierung des vorhandenen Fahrzeugpools und die im Wege des Freisetzungseffektes erwirkten Mehrausgaben abdecken sollte.

Zu Aspekt 2:


Im Lichte der Ergebnisse schälte sich heraus, dass die Planwerte - erwartungsgemäß - mit größeren Unsicherheiten behaftet sind und daher in der Summe den bundesweiten Bedarf deutlich zu gering ausgewiesen hätten, weil die Planung konkreter Vorhaben in vielen Ländern nicht über den Bereich 2020-2023 hinausreicht. Zudem zeichnete sich die Gefahr einer horizontalen Ungerechtigkeit insoweit ab, als die Länderdaten je nach Abfrage- und Lieferzeitpunkt für 2013 und 2014 eine unterschiedliche Plan- oder Istqualität gehabt hätten.

Aus methodischer Sicht musste somit folgendes Dilemma gelöst werden, das auch bereits bei der Erstellung des Lastenhefts erörtert worden war:

- Unbestritten ist, dass der künftige Mittelbedarf desto besser aus vergangenheitsbezogenen Daten abgelesen werden kann, je geringer der Bedarf im Zeitablauf schwankt. Gerade bei zyklischem Ausgabeverhalten - noch dazu bei langlebigen Wirtschaftsgütern wie der Infrastruktur - oder sich ändernden Rahmenbedingungen wie demographischer Entwicklung wird diese Prämisse strapaziert.


Je nach Blickrichtung erscheinen demnach beide Argumente plausibel. Im Lenkungskreis #11 wurde seitens der Länder mit dem Argument der Datenklarheit entschieden, den Messzeitraum auf die Jahre 2002-2012 zu beschränken und somit ausschließlich Istdaten der Bedarfsermittlung zugrunde zu legen.
Zu Aspekt 3:

Im Hinblick auf die Erwähnung der Großprojekte gibt das Lastenheft vor, diese zunächst darzustellen, um den Ländern eine Entscheidungsgrundlage zu liefern, ob und in welcher Form sie bei der Mittelfortschreibung zu berücksichtigen seien.

Dem Wortlaut nach blieb offen, ob gebaute, im Bau befindliche oder geplante Großprojekte in die Bedarfsberechnung einbezogen werden sollten und inwieweit die Berücksichtigung eher darauf abhebt, mögliche Verzerrungen nach oben oder unten zu korrigieren. Darüber hinaus zeichnete sich ab, dass eine definitorisch trennscharfe Abgrenzung von Großprojekten kaum möglich erscheint, allein weil die Größe eines Vorhabens je nach Größe der Länder unterschiedlich wahrgenommen werden muss.

In der Folge beschloss der LK #10, Großprojekte nicht gesondert zu betrachten.

Zu Aspekt 4:

Im Zuge der Analyse der Verwendungszwecke wurde ferner deutlich, dass jenseits der Lastenheftvorgaben ein zusätzlicher Effekt in Form von Überträgen berücksichtigt werden muss, damit die langfristigen Bedarfssignale nicht verzerrt werden.

Arithmetisch entstehen Überträge, wenn die Summe der Ausgaben eines Jahres das vom Bund gemäß RegG zuzuweisende Mittelvolumen unterschreitet. Umgekehrt werden Überträge abgebaut, wenn mehr ausgegeben als zugewiesen wird. Überträge können aus mehreren Gründen entstehen bzw. eine Zeitlang auf dem RegG-Konto verharren:

- Strategische und zugleich liquiditätsgesteuerte Entscheidung eines Landes, die Mittel für eine größere Ausgabe (z.B. Infrastruktur- oder Fahrzeuginvestitionen) über mehrere Jahre anzusparen.
- „Zwangssparen“, d.h. ein bereits gebildeter Übertrag kann nicht abgebaut werden, da sich das Projekt verzögert. Auch der temporäre Sondereffekt durch gehäufte Nicht- und Schlechtleistungen wie bei der S-Bahn-Krise Berlin fällt in diese Kategorie.
- Bildung einer Rückstellung zur Abdeckung von Risiken, z.B. bei Rechtsstreitigkeiten über Trassen- und Stationsentgelte oder unklarer Auslegung von Dynamisierungsregelungen.
- Typischer Verschnitt in Form von ungeplanten Haushaltsresten, die aber in der Regel recht schnell - zumeist im Folgejahr - wieder abgebaut werden.


Allerdings ist der Ansatz symmetrisch anzuwenden, d.h. auch ein Netto-Abbau von Überträgen ist in die Bedarfsberechnung mit einzubeziehen, und zwar mit negativem Vor-
zeichen, damit - unter der Annahme eines Budgetansatzes - kein zu hoher Bedarf angezeigt wird. Schließlich stehen Überträge nicht dauerhaft zur Verfügung, sondern basieren auf Ausgabenverzicht in der Vergangenheit.

Methodisch haben die Gutachter die Lösung gewählt, die saldierten Überträge zur Neutralisierung des tatsächlichen langfristigen Bedarfs als fiktive **Investitionsausgabe** der Vergangenheit einzubuchen. Die Verortung bei den Investitionen beruht auf der Überlegung, dass Mittelschwankungen erfahrungsgemäß dort ausgesteuert werden und auch empirisch die Ansparleistungen überwiegend auf Investitionen abzielen.

### 4.3.2 Datengrundlage

Die Istdaten der **Investitionen** 2002-2012 erstrecken sich über einen Zeitraum von 11 Jahren. Da die Transparenznachweise offiziell und flächendeckend erst seit 2008 erstellt werden, musste eine weitere Datenquelle erschlossen werden, um die vorher getätigten Investitionen zu erheben.


Im Überlappungszeitraum 2008-2012 traten beim Abgleich der Investliste zum Transparenznachweis zunächst einige Abweichungen auf, die gemeinsam mit den betroffenen Ländern vollständig aufgeklärt bzw. so weit in Übereinstimmung gebracht werden konnten, dass aus gutachterlicher Sicht auch für die Investitionslisten im Bereich 2002-2007 die angegeben Werte plausibel erscheinen. Dies gilt auch für die Abgrenzung der Fahrzeuginvestitionen (siehe Tabelle 15), auch wenn diese gemäß der Entscheidung des LK #12 am Ende nicht mehr gesondert analysiert wurden.

## Tabelle 15: Erfasste Fahrzeuginvestitionen der Länder 2002-2012, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>5,1</td>
<td>8,2</td>
<td>1,4</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>81,5</td>
<td>124,3</td>
<td>77,5</td>
<td>70,3</td>
<td>100,2</td>
<td>18,3</td>
<td>0,0</td>
<td>28,3</td>
<td>5,0</td>
<td>7,9</td>
<td>24,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>9,4</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>43,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>8,2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>2,9</td>
<td>5,3</td>
<td>4,8</td>
<td>3,5</td>
<td>8,2</td>
<td>5,0</td>
<td>7,2</td>
<td>2,9</td>
<td>1,2</td>
<td>0,6</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>1,4</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>1,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>0,0</td>
<td>1,0</td>
<td>0,1</td>
<td>4,1</td>
<td>0,5</td>
<td>1,2</td>
<td>1,9</td>
<td>2,1</td>
<td>1,6</td>
<td>1,8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>177,5</td>
<td>68,0</td>
<td>55,1</td>
<td>136,0</td>
<td>36,9</td>
<td>51,0</td>
<td>25,7</td>
<td>44,4</td>
<td>20,9</td>
<td>44,0</td>
<td>27,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>248,9</td>
<td>137,6</td>
<td>171,3</td>
<td>109,6</td>
<td>129,5</td>
<td>104,1</td>
<td>90,0</td>
<td>91,1</td>
<td>64,4</td>
<td>57,0</td>
<td>56,4</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>2,5</td>
<td>0,7</td>
<td>1,0</td>
<td>0,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>-0,1</td>
<td>-6,2</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>10,8</td>
<td>3,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,7</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>32,7</td>
<td>19,6</td>
<td>60,6</td>
<td>25,0</td>
<td>10,6</td>
<td>49,3</td>
<td>43,6</td>
<td>6,7</td>
<td>9,8</td>
<td>8,8</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>0,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,9</td>
<td>0,3</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>19,0</td>
<td>7,2</td>
<td>1,2</td>
<td>3,3</td>
<td>0,4</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>3,7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>∑</strong></td>
<td>577,8</td>
<td>366,6</td>
<td>372,5</td>
<td>353,2</td>
<td>286,3</td>
<td>238,4</td>
<td>138,7</td>
<td>178,5</td>
<td>106,4</td>
<td>164,0</td>
<td>124,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Investitionslisten und Transparenznachweise der Länder*

### 4.3.3 Berechnungen

Nach der Beschaffung der Quelldaten aus Transparenznachweisen und Investitionslisten durchläuft die Berechnung des Mittelbedarfs folgende Schritte:

- **Schritt 1:** Aufbereitung der nominalen Investitionen der Länder im Zeitraum 2002-2012
- **Schritt 2:** Bereinigung der nominalen Jahreswerte um die Überträge
- **Schritt 3:** Dynamisierung der jeweiligen Jahreswerte auf den Preisstand 2015 und Bildung des Mittelwertes

Im Weiteren werden die drei Schritte näher erläutert.

#### 4.3.3.1 Schritt 1: Aufbereitung der nominalen Investitionen 2002-2012

Tabelle 16 weist die nominalen Investitionen je Land und Jahresscheibe aus. Zudem wird in der unteren Zeile die bundesweite Investitionsquote - das ist der Anteil der Investitionen an den zugewiesenen Mitteln - aufgeführt.
Tabelle 16: Nominalwerte der Investitionen nach Bundesländern 2002-2012, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>213,9</td>
<td>136,0</td>
<td>83,3</td>
<td>75,6</td>
<td>65,0</td>
<td>72,8</td>
<td>28,6</td>
<td>59,2</td>
<td>34,1</td>
<td>40,3</td>
<td>17,2</td>
<td>75,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>199,8</td>
<td>257,1</td>
<td>211,8</td>
<td>245,2</td>
<td>237,4</td>
<td>128,2</td>
<td>49,9</td>
<td>95,8</td>
<td>53,1</td>
<td>53,3</td>
<td>49,1</td>
<td>143,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>37,2</td>
<td>31,5</td>
<td>32,9</td>
<td>34,5</td>
<td>35,0</td>
<td>30,0</td>
<td>33,6</td>
<td>33,6</td>
<td>68,5</td>
<td>120,9</td>
<td>37,0</td>
<td>45,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>52,9</td>
<td>32,2</td>
<td>30,7</td>
<td>13,2</td>
<td>21,5</td>
<td>14,3</td>
<td>2,0</td>
<td>2,6</td>
<td>1,3</td>
<td>-0,5</td>
<td>9,6</td>
<td>16,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>17,5</td>
<td>17,8</td>
<td>16,9</td>
<td>14,6</td>
<td>16,6</td>
<td>14,0</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,0</td>
<td>12,7</td>
<td>17,4</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>6,4</td>
<td>4,0</td>
<td>5,2</td>
<td>22,9</td>
<td>13,1</td>
<td>45,4</td>
<td>46,4</td>
<td>11,0</td>
<td>25,5</td>
<td>13,8</td>
<td>30,2</td>
<td>20,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>4,5</td>
<td>1,5</td>
<td>5,3</td>
<td>8,4</td>
<td>2,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,7</td>
<td>16,6</td>
<td>1,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>4,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>41,7</td>
<td>30,8</td>
<td>23,5</td>
<td>25,9</td>
<td>35,0</td>
<td>10,2</td>
<td>10,1</td>
<td>15,6</td>
<td>19,7</td>
<td>18,8</td>
<td>11,9</td>
<td>22,1</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>205,7</td>
<td>134,7</td>
<td>100,5</td>
<td>193,2</td>
<td>75,0</td>
<td>80,7</td>
<td>35,9</td>
<td>57,1</td>
<td>49,5</td>
<td>95,8</td>
<td>59,4</td>
<td>98,9</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>374,6</td>
<td>330,0</td>
<td>272,9</td>
<td>251,9</td>
<td>244,8</td>
<td>193,2</td>
<td>168,4</td>
<td>194,2</td>
<td>27,6</td>
<td>116,7</td>
<td>127,6</td>
<td>209,3</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>12,6</td>
<td>10,0</td>
<td>15,6</td>
<td>15,3</td>
<td>17,1</td>
<td>0,4</td>
<td>0,9</td>
<td>-3,2</td>
<td>11,0</td>
<td>3,9</td>
<td>3,2</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>15,1</td>
<td>5,3</td>
<td>7,0</td>
<td>10,9</td>
<td>12,3</td>
<td>10,3</td>
<td>7,2</td>
<td>3,5</td>
<td>12,0</td>
<td>12,7</td>
<td>9,9</td>
<td>9,6</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>94,6</td>
<td>95,4</td>
<td>170,4</td>
<td>111,2</td>
<td>98,4</td>
<td>159,3</td>
<td>89,7</td>
<td>80,0</td>
<td>83,4</td>
<td>91,5</td>
<td>71,9</td>
<td>104,2</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>17,0</td>
<td>26,2</td>
<td>19,8</td>
<td>16,4</td>
<td>13,0</td>
<td>9,0</td>
<td>16,9</td>
<td>21,8</td>
<td>18,1</td>
<td>15,9</td>
<td>20,9</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>3,4</td>
<td>0,6</td>
<td>2,1</td>
<td>0,8</td>
<td>0,3</td>
<td>1,6</td>
<td>0,6</td>
<td>0,8</td>
<td>1,3</td>
<td>1,7</td>
<td>1,4</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>64,0</td>
<td>42,3</td>
<td>22,8</td>
<td>13,0</td>
<td>12,9</td>
<td>7,8</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>13,3</td>
<td>16,0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>1.360,4</td>
<td>1.152,0</td>
<td>1.020,7</td>
<td>1.052,8</td>
<td>899,5</td>
<td>781,7</td>
<td>507,9</td>
<td>601,5</td>
<td>418,5</td>
<td>597,4</td>
<td>480,0</td>
<td>806,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Bund</td>
<td>20,17%</td>
<td>16,83%</td>
<td>14,99%</td>
<td>14,93%</td>
<td>12,75%</td>
<td>11,65%</td>
<td>7,61%</td>
<td>8,88%</td>
<td>6,09%</td>
<td>8,56%</td>
<td>6,78%</td>
<td>11,73%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nicht zu übersehen ist, dass die Investitionsquote beständig gesunken ist (vgl. auch Abbildung 30).

**Abbildung 30: Entwicklung der bundesweiten Investitionsquote 2002-2012**

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

4.3.3.2 Schritt 2: Bereinigung der Überträge


Quelle: Transparenznachweise und Angaben der Länder

Auf der Bundesebene lassen sich zwei Phasen festmachen:


Analysiert man anhand Tabelle 17 die Entwicklung der Überträge auf Länderebene, ...
Tabelle 17: Stand der Überträge (Jahresende) der Länder, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0</td>
<td>123,2</td>
<td>220,8</td>
<td>224,7</td>
<td>299,8</td>
<td>373,7</td>
<td>417,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>381,2</td>
<td>123,2</td>
<td>220,8</td>
<td>224,7</td>
<td>299,8</td>
<td>373,7</td>
<td>417,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>0</td>
<td>0,8</td>
<td>1,9</td>
<td>43,4</td>
<td>57,1</td>
<td>-0,5</td>
<td>17,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>155,4</td>
<td>42,2</td>
<td>28,9</td>
<td>18,0</td>
<td>7,6</td>
<td>9,5</td>
<td>15,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>58,0</td>
<td>130,7</td>
<td>101,4</td>
<td>106,3</td>
<td>104,3</td>
<td>116,6</td>
<td>126,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>0</td>
<td>4,6</td>
<td>8,2</td>
<td>1,0</td>
<td>5,9</td>
<td>1,1</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>4,2</td>
<td>12,5</td>
<td>12,7</td>
<td>8,1</td>
<td>7,9</td>
<td>0,0</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>226,9</td>
<td>107,6</td>
<td>156,8</td>
<td>182,2</td>
<td>179,9</td>
<td>181,1</td>
<td>197,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>0,0</td>
<td>151,7</td>
<td>213,3</td>
<td>202,3</td>
<td>380,5</td>
<td>458,7</td>
<td>528,4</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>2,4</td>
<td>45,3</td>
<td>45,1</td>
<td>44,6</td>
<td>35,4</td>
<td>29,9</td>
<td>24,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>58,3</td>
<td>48,5</td>
<td>46,2</td>
<td>38,3</td>
<td>32,5</td>
<td>23,2</td>
<td>20,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>0</td>
<td>3,0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>12,4</td>
<td>14,7</td>
<td>45,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>14,4</td>
<td>38,3</td>
<td>45,4</td>
<td>40,7</td>
<td>31,0</td>
<td>13,2</td>
<td>16,8</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>69,5</td>
<td>0,9</td>
<td>0</td>
<td>1,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>2,6</td>
<td>11,0</td>
<td>8,4</td>
<td>4,9</td>
<td>4,2</td>
<td>0,9</td>
<td>10,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>973,0</td>
<td>720,1</td>
<td>889,1</td>
<td>915,7</td>
<td>1.158,4</td>
<td>1.222,2</td>
<td>1.425,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise und Angaben der Länder

...stechen zwei Effekte ins Auge:


**Konsolidierung der Überträge**

Idealerweise werden die Überträge in das Haushaltsjahr zurückgebucht, in dem sie gebildet wurden. Damit würde sichergestellt, dass sie hinsichtlich der Dynamisierung auf das Bezugsjahr 2015 institutionell gleichbehandelt werden. Weil die Übertragsentwicklung zwischen Ende 2001 und Ende 2007 den Gutachtern aber nur summarisch je Land vor-
liegt, scheidet eine konsequente Bereinigung jeder Jahresscheibe - zumindest in dieser Phase 1 - aus.

Dies vorausgeschickt stehen auf der ersten Ebene drei Rechenwege offen, die Überträge zu bereinigen:


Darüber hinaus eröffnet die mittlere Variante die Möglichkeit, Salden mit unterschiedlichem Vorzeichen (z.B. Phase 1: Abbau; Phase 2: Aufbau)...

- ...zu konsolidieren, um das Ergebnis dann durch 11 Jahre gleichmäßig zu teilen.
- ...zu belassen und jeweils als Sechs-bzw. Fünf-Jahres-Mittelwerte getrennt in den zugehörigen Zeitabschnitten zu bereinigen.


---

### Tabelle 18: Salden der Überträge nach Ländern und Zeiträumen, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>-258,1</td>
<td>293,9</td>
<td>35,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>0,8</td>
<td>16,5</td>
<td>17,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>-113,2</td>
<td>-26,8</td>
<td>-140,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>72,7</td>
<td>-4,4</td>
<td>68,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>4,6</td>
<td>-4,0</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>8,3</td>
<td>-7,5</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>-119,3</td>
<td>90,2</td>
<td>-29,1</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>151,7</td>
<td>376,6</td>
<td>528,4</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>42,9</td>
<td>-21,0</td>
<td>21,8</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>-9,7</td>
<td>-28,1</td>
<td>-37,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>3,0</td>
<td>43,0</td>
<td>45,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>23,8</td>
<td>-21,5</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>-68,6</td>
<td>-0,9</td>
<td>-69,5</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>8,3</td>
<td>-0,6</td>
<td>7,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>-252,8</td>
<td>705,2</td>
<td>452,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise und weitere Angaben der Länder, eigene Berechnungen

### Tabelle 19: Konsolidierung der Überträge pro Jahr, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2002 bis 2007</th>
<th>2008 bis 2012</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>0,1</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>-18,9</td>
<td>-5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>25,3</td>
<td>75,3</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>-1,6</td>
<td>-5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>0,5</td>
<td>8,6</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>-11,4</td>
<td>-0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>3,8</td>
<td>85,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise und weitere Angaben der Länder, eigene Berechnungen
### Tabelle 20: Konsolidierung der Investitionen um die Überträge

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>BW</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>213,9</td>
<td>136,0</td>
<td>83,3</td>
<td>75,6</td>
<td>65,0</td>
<td>72,8</td>
<td>28,6</td>
<td>59,2</td>
<td>34,1</td>
<td>40,3</td>
<td>17,2</td>
<td>75,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>213,9</td>
<td>136,0</td>
<td>83,3</td>
<td>75,6</td>
<td>65,0</td>
<td>72,8</td>
<td>28,6</td>
<td>59,2</td>
<td>34,1</td>
<td>40,3</td>
<td>17,2</td>
<td>75,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>BY</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>199,8</td>
<td>257,1</td>
<td>211,8</td>
<td>245,2</td>
<td>237,4</td>
<td>128,2</td>
<td>49,9</td>
<td>95,8</td>
<td>53,1</td>
<td>53,3</td>
<td>49,1</td>
<td>143,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>203,1</td>
<td>260,3</td>
<td>215,1</td>
<td>248,4</td>
<td>240,7</td>
<td>131,5</td>
<td>53,2</td>
<td>99,0</td>
<td>56,4</td>
<td>56,5</td>
<td>52,3</td>
<td>147,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>BE</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>37,2</td>
<td>31,5</td>
<td>32,9</td>
<td>34,5</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>37,3</td>
<td>31,7</td>
<td>33,1</td>
<td>34,6</td>
<td>35,2</td>
<td>30,1</td>
<td>36,9</td>
<td>36,9</td>
<td>20,3</td>
<td>93,2</td>
<td>30,9</td>
<td>38,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>BB</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>52,9</td>
<td>32,2</td>
<td>30,7</td>
<td>13,2</td>
<td>21,5</td>
<td>14,3</td>
<td>2.0</td>
<td>2.6</td>
<td>1.3</td>
<td>-0.5</td>
<td>9.6</td>
<td>16,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
<td>-18,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>34,0</td>
<td>13,3</td>
<td>11,8</td>
<td>-5,7</td>
<td>2,6</td>
<td>-4,5</td>
<td>-3,4</td>
<td>-2,8</td>
<td>-4,1</td>
<td>-5,9</td>
<td>4,3</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>HB</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>17,5</td>
<td>17,8</td>
<td>16,9</td>
<td>14,6</td>
<td>16,6</td>
<td>14,0</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,7</td>
<td>17,4</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>17,5</td>
<td>17,8</td>
<td>16,9</td>
<td>14,6</td>
<td>16,6</td>
<td>14,0</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,7</td>
<td>17,4</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>HH</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>6,4</td>
<td>0,4</td>
<td>5,2</td>
<td>22,9</td>
<td>13,1</td>
<td>45,4</td>
<td>46,4</td>
<td>11,0</td>
<td>25,5</td>
<td>13,8</td>
<td>30,2</td>
<td>20,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>12,6</td>
<td>6,7</td>
<td>11,4</td>
<td>29,1</td>
<td>19,3</td>
<td>51,6</td>
<td>52,6</td>
<td>17,3</td>
<td>31,7</td>
<td>20,0</td>
<td>36,4</td>
<td>26,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>HE</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>4,2</td>
<td>1,5</td>
<td>5,3</td>
<td>8,4</td>
<td>2,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,7</td>
<td>16,6</td>
<td>1,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>4,4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>4,2</td>
<td>1,6</td>
<td>5,4</td>
<td>8,4</td>
<td>2,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,7</td>
<td>16,6</td>
<td>1,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>MV</strong></td>
<td>Invest nominal</td>
<td>41,7</td>
<td>30,8</td>
<td>23,5</td>
<td>25,9</td>
<td>35,0</td>
<td>10,2</td>
<td>10,1</td>
<td>15,6</td>
<td>19,7</td>
<td>18,8</td>
<td>11,9</td>
<td>22,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>41,8</td>
<td>30,9</td>
<td>23,6</td>
<td>26,0</td>
<td>35,1</td>
<td>10,2</td>
<td>10,2</td>
<td>15,7</td>
<td>19,8</td>
<td>18,8</td>
<td>12,0</td>
<td>22,2</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>205,7</td>
<td>134,7</td>
<td>100,5</td>
<td>193,2</td>
<td>75,0</td>
<td>80,7</td>
<td>35,9</td>
<td>57,1</td>
<td>49,5</td>
<td>95,8</td>
<td>59,4</td>
<td>98,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
<td>-2,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>203,1</td>
<td>132,1</td>
<td>97,9</td>
<td>190,6</td>
<td>72,4</td>
<td>78,1</td>
<td>33,3</td>
<td>54,5</td>
<td>46,8</td>
<td>93,2</td>
<td>56,8</td>
<td>96,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>374,6</td>
<td>330,0</td>
<td>272,9</td>
<td>251,9</td>
<td>244,8</td>
<td>193,2</td>
<td>168,4</td>
<td>194,2</td>
<td>27,6</td>
<td>116,7</td>
<td>127,6</td>
<td>209,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>25,3</td>
<td>25,3</td>
<td>25,3</td>
<td>25,3</td>
<td>25,3</td>
<td>75,3</td>
<td>75,3</td>
<td>75,3</td>
<td>75,3</td>
<td>75,3</td>
<td>75,3</td>
<td>48,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>399,8</td>
<td>355,3</td>
<td>298,1</td>
<td>277,2</td>
<td>270,1</td>
<td>218,5</td>
<td>243,7</td>
<td>269,5</td>
<td>102,9</td>
<td>192,1</td>
<td>202,9</td>
<td>257,3</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>12,6</td>
<td>10,0</td>
<td>15,6</td>
<td>15,3</td>
<td>17,1</td>
<td>0,4</td>
<td>0,9</td>
<td>-3,2</td>
<td>11,0</td>
<td>3,9</td>
<td>3,2</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>14,5</td>
<td>12,0</td>
<td>17,6</td>
<td>17,3</td>
<td>19,1</td>
<td>2,4</td>
<td>2,8</td>
<td>-1,2</td>
<td>13,0</td>
<td>5,9</td>
<td>5,1</td>
<td>9,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>15,1</td>
<td>5,3</td>
<td>7,0</td>
<td>10,9</td>
<td>12,3</td>
<td>10,3</td>
<td>7,2</td>
<td>3,5</td>
<td>12,0</td>
<td>12,7</td>
<td>9,9</td>
<td>9,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>-1,6</td>
<td>-1,6</td>
<td>-1,6</td>
<td>-1,6</td>
<td>-1,6</td>
<td>-1,6</td>
<td>-5,6</td>
<td>-5,6</td>
<td>-5,6</td>
<td>-5,6</td>
<td>-5,6</td>
<td>-3,4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>13,5</td>
<td>3,7</td>
<td>5,4</td>
<td>9,2</td>
<td>10,7</td>
<td>8,7</td>
<td>1,5</td>
<td>-2,1</td>
<td>6,4</td>
<td>7,1</td>
<td>4,3</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>94,6</td>
<td>95,4</td>
<td>170,4</td>
<td>111,2</td>
<td>98,4</td>
<td>159,3</td>
<td>89,7</td>
<td>80,0</td>
<td>83,4</td>
<td>91,5</td>
<td>71,9</td>
<td>104,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>4,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>95,1</td>
<td>95,9</td>
<td>170,9</td>
<td>111,7</td>
<td>98,9</td>
<td>159,8</td>
<td>98,3</td>
<td>88,6</td>
<td>92,0</td>
<td>100,1</td>
<td>80,4</td>
<td>108,3</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>17,0</td>
<td>26,2</td>
<td>19,8</td>
<td>16,4</td>
<td>13,0</td>
<td>9,0</td>
<td>16,9</td>
<td>21,8</td>
<td>18,1</td>
<td>15,9</td>
<td>20,9</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>17,2</td>
<td>26,4</td>
<td>20,0</td>
<td>16,6</td>
<td>13,2</td>
<td>9,2</td>
<td>17,1</td>
<td>22,0</td>
<td>18,3</td>
<td>16,2</td>
<td>21,1</td>
<td>17,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>3,4</td>
<td>0,6</td>
<td>2,1</td>
<td>0,8</td>
<td>0,3</td>
<td>1,6</td>
<td>0,6</td>
<td>0,8</td>
<td>1,3</td>
<td>1,7</td>
<td>1,4</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-11,4</td>
<td>-0,2</td>
<td>-11,4</td>
<td>-0,2</td>
<td>-0,2</td>
<td>-6,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>-8,1</td>
<td>-10,8</td>
<td>-9,3</td>
<td>-10,7</td>
<td>-11,2</td>
<td>-9,8</td>
<td>0,4</td>
<td>0,6</td>
<td>1,1</td>
<td>1,5</td>
<td>1,2</td>
<td>-5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>Invest nominal</td>
<td>64,0</td>
<td>42,3</td>
<td>22,8</td>
<td>13,0</td>
<td>12,9</td>
<td>7,8</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>13,3</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>± Übertrag</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>64,8</td>
<td>43,0</td>
<td>23,5</td>
<td>13,7</td>
<td>13,6</td>
<td>8,5</td>
<td>0,9</td>
<td>0,8</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>14,0</td>
<td>16,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise, Angaben der Länder, eigene Berechnungen.
Vergleicht man wie in Abbildung 32 die nominalen mit den um die Überträge bereinigten Investitionsquoten, so wird deutlich, dass erst seit 2008 ein spürbarer Unterschied erkennbar wird, der insgesamt aber nichts an dem Befund des negativen Langzeittrends ändert. Über den gesamten Zeitraum gesehen beträgt der Unterschied rund 0,5 Prozentpunkte.

Abbildung 32: Entwicklung der bundesweiten Investitionsquote 2002-2012, nominal versus bereinigt

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

4.3.3.3 Schritt 3: Dynamisierung auf Preisstand 2015 und Mittelwertbildung

Damit alle Ausgabenblöcke einheitlich den Mittelbedarf zum Preisstand 2015 anzeigen, werden die um die Überträge bereinigten Investitionswerte der Länder (jeweils letzte Zeile in Tabelle 20) für jede Jahresscheibe mit 2,0% p.a. auf das Bezugsjahr hin dynamisiert. Tabelle 21 hält die Ergebnisse nach der Fortschreibung der Werte fest.
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>213,9</td>
<td>136,0</td>
<td>83,3</td>
<td>75,6</td>
<td>65,0</td>
<td>72,8</td>
<td>28,6</td>
<td>59,2</td>
<td>34,1</td>
<td>40,3</td>
<td>17,2</td>
<td>75,1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>276,7</td>
<td>172,5</td>
<td>103,6</td>
<td>92,2</td>
<td>77,7</td>
<td>85,3</td>
<td>32,9</td>
<td>66,7</td>
<td>37,6</td>
<td>43,6</td>
<td>18,3</td>
<td>91,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>203,1</td>
<td>260,3</td>
<td>215,1</td>
<td>248,4</td>
<td>240,7</td>
<td>131,5</td>
<td>53,2</td>
<td>99,0</td>
<td>56,4</td>
<td>56,5</td>
<td>52,3</td>
<td>147,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>262,7</td>
<td>330,2</td>
<td>267,4</td>
<td>302,8</td>
<td>287,6</td>
<td>154,1</td>
<td>61,1</td>
<td>111,5</td>
<td>62,2</td>
<td>61,2</td>
<td>55,5</td>
<td>177,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>37,3</td>
<td>31,7</td>
<td>33,1</td>
<td>34,6</td>
<td>35,2</td>
<td>30,1</td>
<td>36,9</td>
<td>36,9</td>
<td>20,3</td>
<td>93,2</td>
<td>30,9</td>
<td>38,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>48,2</td>
<td>40,2</td>
<td>41,1</td>
<td>42,2</td>
<td>42,0</td>
<td>35,3</td>
<td>42,4</td>
<td>41,5</td>
<td>22,4</td>
<td>100,9</td>
<td>32,8</td>
<td>44,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>34,0</td>
<td>13,3</td>
<td>11,8</td>
<td>-5,7</td>
<td>2,6</td>
<td>-4,5</td>
<td>-3,4</td>
<td>-2,8</td>
<td>-4,1</td>
<td>-5,9</td>
<td>4,3</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>44,0</td>
<td>16,9</td>
<td>14,7</td>
<td>-6,9</td>
<td>3,1</td>
<td>-5,3</td>
<td>-3,9</td>
<td>-3,1</td>
<td>-4,5</td>
<td>-6,4</td>
<td>4,5</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>17,5</td>
<td>17,8</td>
<td>16,9</td>
<td>14,6</td>
<td>16,6</td>
<td>14,0</td>
<td>12,9</td>
<td>12,9</td>
<td>12,0</td>
<td>12,7</td>
<td>17,4</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>22,7</td>
<td>22,6</td>
<td>21,0</td>
<td>17,8</td>
<td>19,9</td>
<td>16,4</td>
<td>14,8</td>
<td>14,6</td>
<td>13,3</td>
<td>13,7</td>
<td>18,4</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>12,6</td>
<td>6,7</td>
<td>11,4</td>
<td>29,1</td>
<td>19,3</td>
<td>51,6</td>
<td>52,6</td>
<td>17,3</td>
<td>31,7</td>
<td>20,0</td>
<td>36,4</td>
<td>26,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>16,3</td>
<td>8,4</td>
<td>14,2</td>
<td>35,4</td>
<td>23,1</td>
<td>60,5</td>
<td>60,5</td>
<td>19,4</td>
<td>35,0</td>
<td>21,7</td>
<td>38,7</td>
<td>30,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>4,2</td>
<td>1,6</td>
<td>5,4</td>
<td>8,4</td>
<td>2,2</td>
<td>4,6</td>
<td>4,7</td>
<td>16,6</td>
<td>1,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>5,4</td>
<td>2,0</td>
<td>6,7</td>
<td>10,3</td>
<td>2,7</td>
<td>5,4</td>
<td>5,4</td>
<td>18,7</td>
<td>1,7</td>
<td>0,1</td>
<td>0,1</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>41,8</td>
<td>30,9</td>
<td>23,6</td>
<td>26,0</td>
<td>35,1</td>
<td>10,2</td>
<td>10,2</td>
<td>15,7</td>
<td>19,8</td>
<td>18,8</td>
<td>12,0</td>
<td>22,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>54,0</td>
<td>39,2</td>
<td>29,3</td>
<td>31,7</td>
<td>41,9</td>
<td>12,0</td>
<td>11,7</td>
<td>17,7</td>
<td>21,8</td>
<td>20,4</td>
<td>12,7</td>
<td>26,6</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>203,1</td>
<td>132,1</td>
<td>97,9</td>
<td>190,6</td>
<td>72,4</td>
<td>78,1</td>
<td>33,3</td>
<td>54,5</td>
<td>46,8</td>
<td>93,2</td>
<td>56,8</td>
<td>96,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>262,7</td>
<td>167,5</td>
<td>121,7</td>
<td>232,3</td>
<td>86,5</td>
<td>91,5</td>
<td>38,2</td>
<td>61,3</td>
<td>51,7</td>
<td>100,9</td>
<td>60,2</td>
<td>115,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>399,8</td>
<td>355,3</td>
<td>298,1</td>
<td>277,2</td>
<td>270,1</td>
<td>218,5</td>
<td>243,7</td>
<td>269,5</td>
<td>102,9</td>
<td>192,1</td>
<td>202,9</td>
<td>257,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>517,2</td>
<td>450,5</td>
<td>370,7</td>
<td>337,9</td>
<td>322,8</td>
<td>256,0</td>
<td>280,0</td>
<td>303,5</td>
<td>113,6</td>
<td>207,9</td>
<td>215,3</td>
<td>306,9</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>14,5</td>
<td>12,0</td>
<td>17,6</td>
<td>17,3</td>
<td>19,1</td>
<td>2,4</td>
<td>2,8</td>
<td>-1,2</td>
<td>13,0</td>
<td>5,9</td>
<td>5,1</td>
<td>9,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>18,8</td>
<td>15,2</td>
<td>21,8</td>
<td>21,1</td>
<td>22,8</td>
<td>2,8</td>
<td>3,3</td>
<td>-1,4</td>
<td>14,3</td>
<td>6,4</td>
<td>5,5</td>
<td>11,9</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>13,5</td>
<td>3,7</td>
<td>5,4</td>
<td>9,2</td>
<td>10,7</td>
<td>8,7</td>
<td>1,5</td>
<td>-2,1</td>
<td>6,4</td>
<td>7,1</td>
<td>4,3</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>17,4</td>
<td>4,6</td>
<td>6,7</td>
<td>11,3</td>
<td>12,7</td>
<td>10,2</td>
<td>1,8</td>
<td>-2,4</td>
<td>7,0</td>
<td>7,6</td>
<td>4,6</td>
<td>7,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>95,1</td>
<td>95,9</td>
<td>170,9</td>
<td>111,7</td>
<td>98,9</td>
<td>159,8</td>
<td>98,3</td>
<td>88,6</td>
<td>92,0</td>
<td>100,1</td>
<td>80,4</td>
<td>108,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>123,0</td>
<td>121,6</td>
<td>212,4</td>
<td>136,2</td>
<td>118,2</td>
<td>187,2</td>
<td>112,9</td>
<td>99,8</td>
<td>101,6</td>
<td>108,3</td>
<td>85,4</td>
<td>127,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>17,2</td>
<td>26,4</td>
<td>20,0</td>
<td>16,6</td>
<td>13,2</td>
<td>9,2</td>
<td>17,1</td>
<td>22,0</td>
<td>18,3</td>
<td>16,2</td>
<td>21,1</td>
<td>17,9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>22,2</td>
<td>33,5</td>
<td>24,8</td>
<td>20,3</td>
<td>15,8</td>
<td>10,8</td>
<td>19,6</td>
<td>24,8</td>
<td>20,2</td>
<td>17,5</td>
<td>22,4</td>
<td>21,1</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>-8,1</td>
<td>-10,8</td>
<td>-9,3</td>
<td>-10,7</td>
<td>-11,2</td>
<td>-9,8</td>
<td>0,4</td>
<td>0,6</td>
<td>1,1</td>
<td>1,5</td>
<td>1,2</td>
<td>-5,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>-10,4</td>
<td>-13,7</td>
<td>-11,6</td>
<td>-13,0</td>
<td>-13,3</td>
<td>-11,5</td>
<td>0,4</td>
<td>0,6</td>
<td>1,2</td>
<td>1,6</td>
<td>1,3</td>
<td>-6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>64,8</td>
<td>43,0</td>
<td>23,5</td>
<td>13,7</td>
<td>13,6</td>
<td>8,5</td>
<td>0,9</td>
<td>0,8</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>14,0</td>
<td>16,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>83,8</td>
<td>54,6</td>
<td>29,2</td>
<td>16,7</td>
<td>16,2</td>
<td>10,0</td>
<td>1,0</td>
<td>0,8</td>
<td>0,8</td>
<td>0,8</td>
<td>14,9</td>
<td>20,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>Invest konsolidiert</td>
<td>1.364,2</td>
<td>1.155,8</td>
<td>1.024,5</td>
<td>1.056,7</td>
<td>903,3</td>
<td>785,6</td>
<td>593,8</td>
<td>687,4</td>
<td>452,9</td>
<td>652,3</td>
<td>556,5</td>
<td>839,4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Invest dynamisiert</td>
<td>1.764,7</td>
<td>1.465,8</td>
<td>1.273,7</td>
<td>1.288,3</td>
<td>1.079,7</td>
<td>920,7</td>
<td>682,1</td>
<td>774,0</td>
<td>499,9</td>
<td>706,2</td>
<td>590,6</td>
<td>1.004,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparennachweise, Angaben der Länder, eigene Berechnungen
4.3.4 Ergebnis


Tabelle 22: Mittelbedarf Ausgabenblock III, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Mittelbedarf Investitionen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>91,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>177,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>44,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>30,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>26,6</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>115,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>306,9</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>11,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>7,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>127,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>21,1</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>-6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>20,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>1.004,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Der negative Wert für SH ergibt sich daraus, dass der Vortragsabbau größer war als der durchschnittliche Invest: Das Land hat im Betrachtungszeitraum nominal 69,5 Mio. Euro an Überträgen abgebaut, aber nur 14,4 Mio. Euro investiert.

Um nachrichtlich zu verdeutlichen, welchen Effekt die Fahrzeuginvestitionen auf den Gesamtbedarf im Ausgabenblock Investitionen ausgeübt hätten, ist in nachfolgender Tabelle 23 der Bedarf mit und ohne Fahrzeuginvest dargestellt.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Mittelbedarf</th>
<th>nachrichtlich: ohne Fahrzeuginvest</th>
<th>Differenz</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>91,5</td>
<td>90,0</td>
<td>-1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>177,9</td>
<td>118,0</td>
<td>-59,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>44,5</td>
<td>40,2</td>
<td>-4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>4,8</td>
<td>3,0</td>
<td>-1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>17,7</td>
<td>13,2</td>
<td>-4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>30,3</td>
<td>30,2</td>
<td>-0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>5,3</td>
<td>5,0</td>
<td>-0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>26,6</td>
<td>24,9</td>
<td>-1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>115,8</td>
<td>40,1</td>
<td>-75,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>306,9</td>
<td>168,8</td>
<td>-138,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>11,9</td>
<td>12,0</td>
<td>+0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>7,4</td>
<td>5,7</td>
<td>-1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>127,9</td>
<td>102,4</td>
<td>-25,5</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>21,1</td>
<td>20,7</td>
<td>-0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>-6,2</td>
<td>-6,4</td>
<td>+0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>20,8</td>
<td>16,8</td>
<td>-4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>∑</td>
<td>1.004,2</td>
<td>684,6</td>
<td>-319,6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Der minimal geringere Wert für das Land RP in der Variante „mit Fahrzeuginvest“ erklärt sich durch Rückzahlungen im Rahmen früherer Fahrzeugförderung, die insgesamt zu einer negativen mittleren Fahrzeuginvestition führten.
4.4 Ausgabenblock IV: weitere Aufgaben

4.4.1 Methodik

Neben der Bestellung von SPNV-Leistungen und Investitionen finanzieren die Länder weitere wichtige Aufgaben mit Regionalisierungsmitteln, die nach der Nomenklatur der Transparenznachweise folgende sind (in Tabelle 24 orange gekennzeichnet):

- ÖPNV-Leistungsbestellungen,
- Managementaufwand,
- Tarifausgleich und
- Sonstiges.

Tabelle 24: Bestandteile des Ausgabenblocks IV nach der Gliederung der Transparenznachweise

<table>
<thead>
<tr>
<th>Id. Nr.</th>
<th>Bereich</th>
<th>Verwendungszweck</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 1       | Verfügbarer Mittel | Zuweisung nach § 5 RegG  
Reste aus Vorjahr  
verfügbare Mittel gesamt |
| 2       | Leistungsbestellungen | SPNV  
ÖPNV  
Summe: |
| 3       | Managementaufwand | SPNV  
ÖPNV  
Summe: |
| 4       | Investitionen in Verkehrsanlagen | SPNV  
ÖPNV  
Summe: |
| 5       | Investitionen in Fahrzeuge | SPNV  
ÖPNV  
Summe: |
| 6       | Tarifausgleiche | Verbundförderung  
Ausgleich Ausbildungsverkehr  
Summe: |
| 7       | Sonstiges |  
Summe: |
| 8       | Summe Ausgaben |  |
| 9       | Differenz verfügbarer Mittel / Ausgaben |  |
| 10      | bestellte Zugaben im Berichtsjahr |  |

Quelle: Vorlage Transparenznachweis


Um auf eine objektive Datengrundlage abstellen zu können, haben sich die Länder geeinigt, die Werte aus dem durch die Transparenznachweise abgedeckten Zeitraum 2008-2012 heranzuziehen.
### 4.4.2 Datengrundlage

Unter der Position **Leistungsbestellungen ÖPNV** haben die Länder folgende Ausgaben an den Bund gemeldet:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle 25: Ausgaben der Länder für die Position „Leistungsbestellungen ÖPNV“, in Mio. Euro</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Leistungsbestellungen ÖPNV</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Σ</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Transparenznachweise der Länder*

Die wichtigsten Erkenntnisse:


- Im bundesweiten Maßstab ist das Ausgabevolumen binnen vier Jahren um rund 46 Mio. Euro (ca. 27%) gestiegen. Die Steigerung verlief annähernd gleichmäßig.
Beim **Managementaufwand** wurden die nachstehenden Werte gemeldet.

**Tabelle 26: Ausgaben der Länder für die Position „Managementaufwand“, in Mio. Euro**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>6,8</td>
<td>6,8</td>
<td>7,5</td>
<td>7,3</td>
<td>8,5</td>
<td>36,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>25,7</td>
<td>15,0</td>
<td>12,6</td>
<td>11,7</td>
<td>11,5</td>
<td>76,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>4,0</td>
<td>4,0</td>
<td>4,0</td>
<td>4,0</td>
<td>4,0</td>
<td>20,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>4,2</td>
<td>4,7</td>
<td>4,8</td>
<td>4,8</td>
<td>4,8</td>
<td>23,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,8</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>4,2</td>
<td>4,4</td>
<td>4,3</td>
<td>4,6</td>
<td>8,2</td>
<td>25,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>28,2</td>
<td>26,6</td>
<td>20,6</td>
<td>25,4</td>
<td>21,9</td>
<td>122,6</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>1,7</td>
<td>1,9</td>
<td>2,6</td>
<td>2,3</td>
<td>1,9</td>
<td>10,3</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>9,2</td>
<td>12,5</td>
<td>13,5</td>
<td>9,6</td>
<td>16,6</td>
<td>61,5</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>30,6</td>
<td>30,6</td>
<td>30,6</td>
<td>31,7</td>
<td>31,7</td>
<td>155,2</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>6,5</td>
<td>6,8</td>
<td>7,7</td>
<td>6,3</td>
<td>6,7</td>
<td>33,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>0,9</td>
<td>0,9</td>
<td>2,0</td>
<td>1,8</td>
<td>1,5</td>
<td>7,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>11,2</td>
<td>10,6</td>
<td>11,4</td>
<td>11,2</td>
<td>12,4</td>
<td>56,7</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>2,7</td>
<td>2,9</td>
<td>2,7</td>
<td>2,8</td>
<td>3,4</td>
<td>14,5</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>2,5</td>
<td>2,6</td>
<td>2,7</td>
<td>2,6</td>
<td>2,7</td>
<td>13,1</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>1,7</td>
<td>1,9</td>
<td>2,0</td>
<td>1,9</td>
<td>1,8</td>
<td>9,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>140,8</td>
<td>132,8</td>
<td>129,7</td>
<td>128,5</td>
<td>138,2</td>
<td>670,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Transparenznachweise der Länder*

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Plausibel ist, dass alle Länder Werte über null Euro verzeichnen, da die eigenen Bestellerorganisationen oder Verwaltungen finanziert werden müssen.
- Es lässt sich eine große Bandbreite der Ausgabenhöhe zwischen den Ländern beobachten.
Die gemeldeten Ausgaben in der Kategorie **Tarifausgleich** betragen:

**Tabelle 27: Ausgaben der Länder für die Position „Tarifausgleiche“, in Mio. Euro**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tarifausgleiche</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>55,3</td>
<td>35,1</td>
<td>39,6</td>
<td>40,3</td>
<td>33,6</td>
<td>203,9</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>30,0</td>
<td>25,6</td>
<td>14,2</td>
<td>28,6</td>
<td>31,7</td>
<td>130,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>0,0</td>
<td>1,9</td>
<td>2,3</td>
<td>2,5</td>
<td>2,5</td>
<td>9,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,2</td>
<td>2,6</td>
<td>2,1</td>
<td>6,9</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>4,4</td>
<td>24,0</td>
<td>24,5</td>
<td>52,9</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>32,4</td>
<td>28,7</td>
<td>28,4</td>
<td>28,0</td>
<td>27,4</td>
<td>144,8</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>72,3</td>
<td>70,4</td>
<td>87,7</td>
<td>86,7</td>
<td>85,1</td>
<td>402,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>1,3</td>
<td>1,3</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
<td>6,0</td>
<td>20,6</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>33,2</td>
<td>36,6</td>
<td>27,9</td>
<td>36,6</td>
<td>26,9</td>
<td>161,1</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>6,3</td>
<td>6,3</td>
<td>7,3</td>
<td>8,6</td>
<td>8,6</td>
<td>37,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>34,9</td>
<td>44,8</td>
<td>36,8</td>
<td>62,7</td>
<td>62,7</td>
<td>241,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>14,0</td>
<td>10,6</td>
<td>27,7</td>
<td>38,7</td>
<td>19,9</td>
<td>110,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>8,6</td>
<td>3,7</td>
<td>3,5</td>
<td>3,4</td>
<td>3,3</td>
<td>22,5</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>25,1</td>
<td>29,4</td>
<td>28,1</td>
<td>32,4</td>
<td>34,2</td>
<td>149,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Σ</strong></td>
<td>313,9</td>
<td>294,9</td>
<td>315,2</td>
<td>400,9</td>
<td>368,4</td>
<td>1.693,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Transparenznachweise der Länder*

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Nur zwei Länder - die Stadtstaaten BE und HB - verzeichnen in dieser Kategorie im Betrachtungszeitraum keine Ausgaben.
- Die Aufstellung lässt nur einen sehr bedingten Rückschluss darüber zu, in welcher Höhe die Länder tatsächlich solche Maßnahmen finanzieren, da vielfach die Kosten über die Verkehrsverträge laufen und zudem die nicht näher spezifizierte Position Sonstiges herangezogen werden kann, die den Abschluss bildet. Dadurch erklärt sich vermutlich auch die Schwankung der Gesamtausgaben im Zeitablauf.
In der Kategorie **Sonstiges** haben die Länder die folgenden Ausgaben ausgewiesen.

Tabelle 28: Ausgaben der Länder für die Position „Sonstiges“, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>27,3</td>
<td>7,4</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>1,1</td>
<td>35,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>0,7</td>
<td>2,3</td>
<td>4,1</td>
<td>2,0</td>
<td>1,6</td>
<td>10,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>1,0</td>
<td>1,0</td>
<td>1,0</td>
<td>1,0</td>
<td>1,1</td>
<td>5,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>71,9</td>
<td>71,9</td>
<td>74,0</td>
<td>72,9</td>
<td>62,6</td>
<td>353,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,2</td>
<td>0,1</td>
<td>0,6</td>
<td>0,1</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>4,7</td>
<td>4,8</td>
<td>5,1</td>
<td>5,3</td>
<td>0,0</td>
<td>19,9</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>18,1</td>
<td>17,9</td>
<td>14,4</td>
<td>50,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>5,8</td>
<td>6,0</td>
<td>5,7</td>
<td>6,4</td>
<td>0,3</td>
<td>24,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>34,2</td>
<td>34,6</td>
<td>34,1</td>
<td>34,6</td>
<td>35,2</td>
<td>172,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>4,0</td>
<td>9,6</td>
<td>8,4</td>
<td>8,1</td>
<td>7,9</td>
<td>37,9</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>-2,9</td>
<td>0,0</td>
<td>0,1</td>
<td>1,7</td>
<td>1,1</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>1,7</td>
<td>2,2</td>
<td>2,6</td>
<td>13,3</td>
<td>14,6</td>
<td>34,4</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>0,0</td>
<td>0,8</td>
<td>1,1</td>
<td>1,4</td>
<td>1,5</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>40,5</td>
<td>32,0</td>
<td>35,0</td>
<td>35,1</td>
<td>37,2</td>
<td>179,9</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Σ</strong></td>
<td><strong>189,1</strong></td>
<td><strong>172,7</strong></td>
<td><strong>190,0</strong></td>
<td><strong>199,8</strong></td>
<td><strong>179,1</strong></td>
<td><strong>930,7</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise der Länder

Die wichtigsten Erkenntnisse:


Auffallend ist, dass die einzelnen Ausgabenkategorien an sich im Bundesschnitt nur einen geringen Anteil an den Gesamtausgaben einnehmen. Managementaufwendungen machten mit 1,95% den geringsten Anteil aus, Tarifausgleiche mit 4,92% den höchsten. Zu-
sammen genommen bilden die vier Kategorien eine nennenswerte Größe der Mittelverwendung.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Länder</th>
<th>LB ÖPNV</th>
<th>Management</th>
<th>Tarifausgleich</th>
<th>Sonstiges</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,00%</td>
<td>1,03%</td>
<td>5,68%</td>
<td>1,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>0,00%</td>
<td>1,48%</td>
<td>2,52%</td>
<td>0,21%</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>13,56%</td>
<td>1,07%</td>
<td>0,00%</td>
<td>0,27%</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>0,07%</td>
<td>1,19%</td>
<td>0,47%</td>
<td>17,99%</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,14%</td>
<td>1,90%</td>
<td>0,00%</td>
<td>0,77%</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>0,23%</td>
<td>3,86%</td>
<td>1,04%</td>
<td>3,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>6,17%</td>
<td>4,81%</td>
<td>2,08%</td>
<td>1,98%</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>1,38%</td>
<td>0,91%</td>
<td>12,68%</td>
<td>2,12%</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>0,00%</td>
<td>2,08%</td>
<td>13,61%</td>
<td>5,85%</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>2,02%</td>
<td>2,86%</td>
<td>0,38%</td>
<td>0,70%</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>1,10%</td>
<td>1,88%</td>
<td>8,94%</td>
<td>0,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>3,30%</td>
<td>1,53%</td>
<td>8,20%</td>
<td>0,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>2,04%</td>
<td>2,30%</td>
<td>9,82%</td>
<td>1,40%</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>13,29%</td>
<td>0,84%</td>
<td>6,41%</td>
<td>0,27%</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>0,00%</td>
<td>1,23%</td>
<td>2,10%</td>
<td>16,82%</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>9,41%</td>
<td>0,68%</td>
<td>10,87%</td>
<td>0,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bund</td>
<td>2,86%</td>
<td>1,95%</td>
<td>4,92%</td>
<td>2,71%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Transparenznachweise der Länder
4.4.3 Berechnungen

Für die Berechnung des Ausgabenblocks IV sind die vergangenheitsbezogenen Ausgaben auf den Preisstand 2015 zu dynamisieren. Als Dynamisierungsrate werden pauschal 2,0% p.a. für alle Ausgabenzwecke angesetzt. Das Lastenheft spricht selbst in Ziffer IV.5 von einer jährlichen Dynamisierungsrate für sonstige Ausgaben von „2% […] oder als Basis die allgemeine Preisentwicklung über den Zeitraum 2008-2011“. Für die unterschiedlichen Ausgabenkategorien kommen verschiedene statistische Referenzpunkte in Betracht, deren jüngere Rückschau in der Summe auf einen pauschalen Dynamisierungssatz von 2,0% p.a. reduziert werden können:


- Für die weiteren Kategorien (Leistungsbestellungen ÖPNV, Managementaufwand, Sonstiges) kann am besten auf die allgemeine Inflationsentwicklung abgestellt werden. Der allgemeine Verbraucherpreisindex stieg in den letzten drei Jahren im Mittel um 1,93% p.a.\(^2\)


\[\text{\[23\] Destatis Fachserie 17, Reihe 9.2 (Ausgabe Januar 2014), 1.1 Verbraucherpreisindex Eisenbahnverkehr (Nahverkehr).}\]

\[\text{\[24\] Mittlere Veränderung des allgemeinen Verbraucherpreisindex in Deutschland in den letzten 3 Jahren.}\]
4.4.4 Ergebnis


Tabelle 30: Mittelbedarf Ausgabenblock IV, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bundesland</th>
<th>LB ÖPNV</th>
<th>Management</th>
<th>Tarifausgleich</th>
<th>Sonstiges</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>0,0</td>
<td>8,1</td>
<td>45,2</td>
<td>8,2</td>
<td>61,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>0,0</td>
<td>17,0</td>
<td>28,7</td>
<td>2,4</td>
<td>48,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>56,3</td>
<td>4,4</td>
<td>0,0</td>
<td>1,1</td>
<td>61,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>0,3</td>
<td>5,2</td>
<td>2,0</td>
<td>78,1</td>
<td>85,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>0,1</td>
<td>0,8</td>
<td>0,0</td>
<td>0,3</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>0,3</td>
<td>5,6</td>
<td>1,5</td>
<td>4,4</td>
<td>11,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>34,5</td>
<td>27,2</td>
<td>11,4</td>
<td>10,9</td>
<td>84,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>3,5</td>
<td>2,3</td>
<td>32,0</td>
<td>5,4</td>
<td>43,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>0,0</td>
<td>13,5</td>
<td>88,7</td>
<td>38,1</td>
<td>140,3</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>23,7</td>
<td>34,3</td>
<td>4,5</td>
<td>8,3</td>
<td>70,8</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>4,4</td>
<td>7,5</td>
<td>35,6</td>
<td>0,0</td>
<td>47,5</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>3,3</td>
<td>1,5</td>
<td>8,2</td>
<td>0,0</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>11,1</td>
<td>12,5</td>
<td>53,1</td>
<td>7,4</td>
<td>84,1</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>50,7</td>
<td>3,2</td>
<td>24,3</td>
<td>1,0</td>
<td>79,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>0,0</td>
<td>2,9</td>
<td>5,0</td>
<td>39,8</td>
<td>47,7</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>28,6</td>
<td>2,1</td>
<td>32,9</td>
<td>0,0</td>
<td>63,6</td>
</tr>
<tr>
<td>∑</td>
<td>216,8</td>
<td>148,1</td>
<td>373,1</td>
<td>205,4</td>
<td>943,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, Transparenznachweise, eigene Berechnungen.
4.5 Gesamtbedarf


Für die Bestandsausgaben der Ausgabenblöcke I (Konsum), III (Investitionen) und IV (weitere Aufgaben) ergibt sich folgendes Tableau:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Konsum 2015</th>
<th>Investitionen 2015</th>
<th>weitere Aufg. 2015</th>
<th>Mittelbedarf Blöcke I, III, IV</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW 773,4</td>
<td>91,5 +</td>
<td>61,5</td>
<td>926,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BY 945,3</td>
<td>177,9 +</td>
<td>48,1</td>
<td>1.171,3</td>
</tr>
<tr>
<td>BE 356,9</td>
<td>44,5 +</td>
<td>61,8</td>
<td>463,2</td>
</tr>
<tr>
<td>BB 382,6</td>
<td>4,8 +</td>
<td>85,6</td>
<td>473,0</td>
</tr>
<tr>
<td>HB 27,3</td>
<td>17,7 +</td>
<td>1,2</td>
<td>46,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH 109,1</td>
<td>30,3 +</td>
<td>11,8</td>
<td>151,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HE 477,3</td>
<td>5,3 +</td>
<td>84,0</td>
<td>566,6</td>
</tr>
<tr>
<td>MV 195,2</td>
<td>26,6 +</td>
<td>43,2</td>
<td>265,0</td>
</tr>
<tr>
<td>NI 413,4</td>
<td>115,8 +</td>
<td>140,3</td>
<td>669,5</td>
</tr>
<tr>
<td>NW 943,6</td>
<td>306,9 +</td>
<td>70,8</td>
<td>1.321,3</td>
</tr>
<tr>
<td>RP 357,5</td>
<td>11,9 +</td>
<td>47,5</td>
<td>416,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SL 81,3</td>
<td>7,4 +</td>
<td>13,0</td>
<td>101,7</td>
</tr>
<tr>
<td>SN 372,4</td>
<td>127,9 +</td>
<td>84,1</td>
<td>584,4</td>
</tr>
<tr>
<td>ST 282,0</td>
<td>21,1 +</td>
<td>79,2</td>
<td>382,3</td>
</tr>
<tr>
<td>SH 192,7</td>
<td>-6,2 +</td>
<td>47,7</td>
<td>234,2</td>
</tr>
<tr>
<td>TH 210,6</td>
<td>20,8 +</td>
<td>63,6</td>
<td>295,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>∑ 6.120,6</strong></td>
<td><strong>1.004,2</strong></td>
<td><strong>943,4</strong></td>
<td><strong>8.068,2</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen


Noch nicht enthalten ist dort der Finanzierungsspielraum, der für die geplanten Leistungs- ausweitungen der Länder im SPNV, z.B. im Zusammenhang mit Infrastrukturvorhaben in Zukunft notwendig sein wird.
Fügt man die im Ausgabenblock II ermittelten Bedarfe für Mehrbestellungen hinzu, ergibt sich folgender summarischer Gesamtbedarf:

**Tabelle 32: Übersicht Gesamtbedarf alle Ausgabenblöcke, in Mio. Euro**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Mittelbedarf Blöcke I, III, IV</th>
<th>Mittelbedarf Mehrbestellungen</th>
<th>Gesamtbedarf 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>926,4</td>
<td>+ 58,3</td>
<td>= 984,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>1.171,3</td>
<td>+ 103,1</td>
<td>= 1.274,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>463,2</td>
<td>+ 21,5</td>
<td>= 484,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>473,0</td>
<td>+ 16,4</td>
<td>= 489,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>46,2</td>
<td>+ 6,6</td>
<td>= 52,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>151,2</td>
<td>+ 8,1</td>
<td>= 159,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>566,6</td>
<td>+ 36,3</td>
<td>= 602,9</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>265,0</td>
<td>+ 2,5</td>
<td>= 267,5</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>669,5</td>
<td>+ 42,2</td>
<td>= 711,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>1.321,3</td>
<td>+ 65,2</td>
<td>= 1.386,5</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>416,9</td>
<td>+ 13,1</td>
<td>= 430,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>101,7</td>
<td>+ 0,9</td>
<td>= 102,6</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>584,4</td>
<td>+ 19,5</td>
<td>= 603,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>382,3</td>
<td>+ 6,1</td>
<td>= 388,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>234,2</td>
<td>+ 25,6</td>
<td>= 259,8</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>295,0</td>
<td>+ 11,1</td>
<td>= 306,1</td>
</tr>
<tr>
<td>∑</td>
<td>8.068,2</td>
<td>+ 436,5</td>
<td>= 8.504,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen*

Die nachfolgende Tabelle 33 gibt den Gesamtbedarf noch im Überblick nach den vier Ausgabenblöcken wieder:
<table>
<thead>
<tr>
<th>Ausgabenblock I</th>
<th>Ausgabenblock II</th>
<th>Ausgabenblock III</th>
<th>Ausgabenblock IV</th>
<th>Gesamtbedarf</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>773,4</td>
<td>58,3</td>
<td>91,5</td>
<td>61,5</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>945,3</td>
<td>103,1</td>
<td>177,9</td>
<td>48,1</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>356,9</td>
<td>21,5</td>
<td>44,5</td>
<td>61,8</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>382,6</td>
<td>16,4</td>
<td>4,8</td>
<td>85,6</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>27,3</td>
<td>6,6</td>
<td>17,7</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>109,1</td>
<td>8,1</td>
<td>30,3</td>
<td>11,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>477,3</td>
<td>36,3</td>
<td>5,3</td>
<td>84,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>195,2</td>
<td>2,5</td>
<td>26,6</td>
<td>43,2</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>413,4</td>
<td>42,2</td>
<td>115,8</td>
<td>140,3</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>943,6</td>
<td>65,2</td>
<td>306,9</td>
<td>70,8</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>357,5</td>
<td>13,1</td>
<td>11,9</td>
<td>47,5</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>81,3</td>
<td>0,9</td>
<td>7,4</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>372,4</td>
<td>19,5</td>
<td>127,9</td>
<td>84,1</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>282,0</td>
<td>6,1</td>
<td>21,1</td>
<td>79,2</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>192,7</td>
<td>25,6</td>
<td>-6,2</td>
<td>47,7</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>210,6</td>
<td>11,1</td>
<td>20,8</td>
<td>63,6</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Σ</strong></td>
<td><strong>6.120,6</strong></td>
<td><strong>436,5</strong></td>
<td><strong>1.004,2</strong></td>
<td><strong>943,4</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen
5 Dynamisierung

Das natürliche Phänomen der Inflation macht es erforderlich, die Kaufkraft der RegG-Mittel im Zeitablauf dadurch konstant zu halten, dass die im Bezugsjahr (2015) zugewiesenen Mittel im Revisionszeitraum angemessen, d.h. 

werterhaltend fortgeschrieben

werden.

Wie wichtig ein solcher Stabilisator ist, zeigt die Entwicklung der jüngeren Vergangenheit. Einige Länder haben die Erfahrung gesammelt, dass insbesondere aufgrund der überdurchschnittlichen Steigerungsraten der Trassen- und Stationspreise die Kaufkraft ihrer Mittel - vor allem auf Einzelvertragsebene - trotz der 1,5%igen Dynamisierung pro Jahr beständig abnimmt (vgl. Kapitel 2.2.3.2). Dass dieser Effekt noch nicht flächendeckend auf die bundesweite Konsumquote durchgeschlagen hat, liegt zum einen an Wettbewerbsfolgen der Vergangenheit, aber auch an ungeplant positiven Erlöswirkungen in einzelnen Ländern.


In der Gesamtschau wird deutlich, dass der Dynamisierung eine wachsende Bedeutung zukommt. Um die Entwicklung der Bestellerentgelte über einen 15jährigen Revisionszeitraum so präzise wie möglich abzubilden, ist es somit erforderlich, zwei zentrale Werte zu antizipieren:

Aufsetzpunkt 2015

Hierunter verbirgt sich die Bezugsgröße, auf die die Dynamisierungsrate zugreift. Je nach Differenzierungsgrad sind es z.B. alle RegG-Ausgaben oder die Zuschussmasse zur Bestellung der Verkehrsleistung oder noch feiner untergliederte Teilmengen wie Trassen- und Stationsentgelte.

Die Bedeutung des Aufsetzpunktes wird vielfach unterschätzt. Wird er falsch getroffen, kann der Fehler über den Zinseszinsen effekt jedoch bis zum Ende des Zeitraums verstärkt nachwirken bzw. sich zunehmend potenzieren.

Dynamisierungsrates bis 2030

Die Dynamisierungsrates ist der Prozentsatz, mit dem die jeweilige Bezugsgröße jährlich fortgeschrieben wird. Dieser kann sich u.U. im Jahresverlauf ändern, wenn z.B. eine Kopplung an einen Index vorgesehen ist. Der kommende Revisionszeitraum wird bis 2030 avisiert. Daher ist die Bestimmung der Dynamisierungsrates sensibel, denn eine falsch ge-
setzte Dynamisierungsrate kann im Zeitverlauf ebenfalls zu einer Verzerrung der Mittelausstattung führen.

5.1 Dynamisierungsstruktur

5.1.1 Methodische Grundlagen

Um das breite Spektrum möglicher institutioneller Regelungen zur Dynamisierung der RegG-Mittel zu veranschaulichen, erscheint es hilfreich, sich zunächst die beiden Pole des Lösungsraums zu vergegenwärtigen.

Pol 1: "Ein Wert über alle Ausgaben im Voraus"


Die Vorteile der Regelung liegen in ihrer gesetzessystematischen Einfachheit sowie der hohen Planungssicherheit für Bund und Länder.

Nachteilig wirkt sich die hohe Prognoseunsicherheit aus, da die Ausgabenentwicklung in einem 15jährigen Revisionszeitraum schwer zu antizipieren ist. Des Weiteren ist die Bestimmung des Aufsetzpunktes extrem wichtig, da er im Verlauf des Revisionszeitraums (15 Jahre) nicht nachsteuerbar ist.

Pol 2: "jährliche Durchreiche jeder Einzelausgabe"


Der Vorteil für die Länder bestünde darin, dass sämtliche Preiserisiken beim Bund liegen würden, d.h. dies wäre eine "Vollkaskolösung" für die Länder. Im Ergebnis würde allen objektiven ländereindividuellen "Besonderheiten" Rechnung getragen wie unterschiedlichen Bepreisungsstrategien der DB-EIU, uneinheitlichen Kostenfunktionen, heterogener Betroffenheit durch entfallende Fernverkehrsleistungen, die durch den SPNV ersetzt werden, u.v.m.

Diese Lösung würde aber einen hohen Komplexitätsgrad und erheblichen Rechenaufwand erfordern und methodische Auseinandersetzungen begünstigen. Zudem fehlten den Ländern fühlbare Anreize, die ihnen möglichen Maßnahmen zu ergreifen, die Produktionskosten zu mindern sowie Fahrgelderinnahmen zu steigern.
Da nach der empirisch gestützten Faustformel einer fairen und effizienten Risikoallokation alle Beteiligten jene Risiken tragen sollten, die sie am besten beeinflussen können, liegt die Schlussfolgerung nahe, eine **Mischform** zwischen den beiden Polen anzustreben.

So erscheint es prädestiniert, die Steigerungsrisiken der Trassen- und Stationspreise **vollständig an den Bund durchzureichen**, weil die Länder praktisch keinen Einfluss auf das Preisgebaren der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – insbesondere der DB AG – haben, während dem Bund sowohl in seiner Eigenschaft als Eigentümer als auch als Regulierungsverantwortlicher diese Möglichkeit offensteht. Alle weiteren Ausgaben sollten hingegen mit einer ex ante bestimmten festen Rate dynamisiert werden.

Im Weiteren werden die Modellvorschläge aus der Mitte der Länder sowie der Gutachter detaillierter vorgestellt und diskutiert.

### 5.1.2 Modellvorschläge des AK Bahnpolitik

In den Abstimmungsterminen #11 (24.3.2014) und #12 (6.5.2014) des Lenkungskreises wurden drei Varianten des AK Bahnpolitik (AK Bahn) vorgestellt, um die Dynamisierungsproblematik institutionell zu lösen:

**Variante 1**

Der Gesamtzuschussbedarf (= zugewiesene RegG-Mittel 2015) wird aufgeteilt in 50% Infrastrukturkosten (Annahme: 40% Trassenentgelte + 10% Stationsentgelte) und in 50% übrige Kosten für den SPNV/ÖPNV, wobei die finale Aufteilung noch im Gesetzesverfahren zu konkretisieren ist.

Für beide Kostenblöcke werden differenzierte Dynamisierungsarten berechnet, die aber bundeseinheitlich gleich angewandt werden:

- **Infrastrukturkosten:** Jährlich anzupassende Dynamisierung anhand der aktuellen durchschnittlichen Preissteigerungsrate der DB-EIU, d.h. die Kostensteigerungen werden summarisch eins zu eins durchgereicht. NE-Infrastrukturen werden rechnerisch gleichermaßen behandelt wie die DB-EIU.

- **Übrige Kosten:** Konstante Dynamisierungsrate.

Der Vorteil dieser Variante besteht im Entfall des Infrastrukturkostenrisikos für die Gesamtheit der Länder. Individuelle Verwerfungen entstünden aber immer dann, wenn der Pauschalschlüssel bereits den länderspezifischen Aufsetzpunkt verfehlt oder sich die EIU-Entgelte eines Landes dauerhaft oberhalb der bundesweiten Durchschnittsrate erhöhen.

Zudem bleibt das Mengenrisiko aufgrund der undynamisierten Mehrbestellungen bestehen. Der Bund als Eigentümer der DB-EIU sollte aber einen größeren Anreiz haben, die Entwicklung der Infrastrukturpreise stärker zu steuern.

Neben der initialen Aufteilung der Kostenblöcke ist auch die Frage zu klären, inwiefern Anpassungen dieser Aufteilung im Revisionszeitraum möglich sind, um Verwerfungen aufgrund erheblicher Dynamisierungsunterschiede zu vermeiden.
Abbildung 33: Variante 1 AK Bahnpolitik für Dynamisierung

Variante 2


Die Länder melden jedes Jahr ihr geplantes SPNV-Betriebsprogramm an die Bundesnetzagentur (BNetzA), die anhand dieser Anmeldungen die Trassen- und Stationsentgelte für jedes Land ermittelt. Diese jährliche Festlegung entspricht dann der Dynamisierung, sprich Steigerung des Infrastrukturkostenanteils für das betreffende Land.

Die übrigen Kosten, d.h. alle weiteren Kosten der SPNV-Leistungsbestellungen sowie Investitionen und weitere Aufgaben, würden abweichend einmalig pauschal festgelegt. Die übrigen Kosten werden in dieser Variante entsprechend einer bundeseinheitlichen Steigerungsrate dynamisiert.
Der wesentliche Vorteil dieser Variante wäre die Befreiung der Länder vom Preis- und Mengeneffekt hinsichtlich der Infrastrukturkosten. Mehrbestellungen schlagen nicht mehr mit den Infrastrukturvollkosten auf die Regionalisierungsmittel durch, da das jährlich gemeldete Betriebsprogramm die Basis der Infrastrukturkostenermittlung durch die BNetzA wäre. Zudem werden die Werte nunmehr länderscharf ausgewiesen, was Unterschiede zwischen einzelnen Ländern besser abbildet als eine rein bundesweite Betrachtung.


Die Notwendigkeit einer möglichen Gesetzesänderung für diese Variante wäre zu prüfen, mindestens müsste die BNetzA jedoch kapazitätsseitig für die neue Herausforderung gerüstet werden. Dann könnte die BNetzA auf Basis dieser neuen Rechtslage sowie der Meldungen der Länder zum SPNV-Betrieb die Gesamtkosten ermitteln und an den Bund übermitteln. Dieser passt entsprechend der Veränderung zum Vorjahr die Mittelzuweisung an das jeweilige Jahr an.
Variante 3


Hierbei würde das Mengenrisiko aufgrund des Bezugsjahres 2015 bei den Ländern verbleiben. Ansonsten gelten die übrigen Vor- und Nachteile der Variante 2 auch für diesen Vorschlag.

Abbildung 35: Variante 3 AK Bahnpolitik für Dynamisierung

Kern aller drei Varianten ist die Herauslösung des Kostenblocks Infrastruktur und dessen separate Dynamisierung. Der grundsätzliche Charme dieser Lösung besteht in der Befreiung der Länder vom Preisrisiko.

5.1.3 Modellvorschläge der Gutachter

Im Lenkungskreis #13 am 10.6.2014 unterbreiteten die Gutachter ebenfalls Vorschläge zur Dynamisierung, die auf denen des AK Bahnpolitik aufsetzen.

Gutachter-Variante 1: Bundeseinheitliche Gesamtrate

Analog der bisherigen Praxis wird die Dynamisierungsraten - im Außenverhältnis - nicht zwei- oder mehrgeteilt, sondern einmal zu Beginn des Revisionszeitraums im Voraus als Konstante festgelegt. Der methodische Mehrwert liegt aber darin, intern die wichtigsten Ausgaben-/Kostenblöcke sowie die gegenzurechnenden Erlöse differenziert mit eigenen
Dynamisierungsraten fortzuschreiben (vgl. Rechnung in 5.2.4). Diese Einzelwerte werden am Ende wieder in eine einheitliche Dynamisierungsrate überführt, die nach außen hin sichtbar ist.


Abbildung 36: Variante 1 Gutachter für Dynamisierung

Quelle: Eigene Darstellung

Gutacher-Variante 2: siehe Var. 1 AK Bahn

Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 1 des AK Bahnpolitik, d.h. einer Aufteilung der Kostenblöcke in Infrastruktur und übrige Kosten. Während die Infrastrukturkosten durchgereicht werden, wird für die übrigen Kosten eine bundeseinheitliche Dynamisierungsrate angesetzt. Diese bemisst sich analog zur Gutacher-Variante 1 an spezifischen Dynamisierungs- raten für alle Einzelkosten außerhalb der Infrastrukturkosten.

Gutacher-Variante 3: Länderspezifische Aufsetzpunkte


Zwischenfazit

Ist eine institutionelle Durchreichung jeglicher Kostensteigerungen vorgesehen, muss und kann keine Dynamisierungsrate vorab pauschal bestimmt werden, da sie jährlich in Abhängigkeit der neu eingetretenen Veränderungen berechnet wird. In allen anderen Fällen ist die Vorab-Berechnung der Dynamisierungsrate (sowie des spezifischen Aufsetzpunktes) zwingend.

Folgende Differenzierungen der Dynamisierungsrate sind möglich:

- Vertikal (in Abhängigkeit der Wertschöpfungstiefe)
  - Gesamtheit der RegG-Mittel
  - Unterteilung in die Ausgabenblöcke I, III, IV (Konsum, Investitionen, weitere Aufgaben)
  - Feindifferenzierung innerhalb des Ausgabenblocks I in Betriebskosten und Infrastrukturkosten (Trasse, Station)
  - Theoretisch weiterreichende Unterteilung in einzelne Kostenarten nach dem Vorbild der Mehrzahl der wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträge zwischen Besteller und EVU

- Horizontal (Ebene der Gebietskörperschaften)
  - bundesweit (Gesamtheit aller Länder)
  - länderscharf

Die Merkmale beider Ebenen sind miteinander kombinierbar.

Das Grundproblem jeder Lösung liegt in der eingangs erwähnten Problematik, Aufsetzpunkt und Dynamisierungsrate der jeweiligen Kostenbestandteile möglichst exakt zu treffen. Insbesondere die Infrastrukturkosten müssen genau bestimmt werden, wenn dieses Kostenrisiko dem Bund übertragen werden soll. Hinzu kommt die Frage, ob eine bundes- oder landesscharfe Kostenzerlegung erfolgen sollte. Schließlich muss geklärt werden, ob lediglich der Konsum (Ausgabenblöcke I und II) oder auch die anderen Ausgabenblöcke (III und IV) in die Dynamisierungsthematik einbezogen werden sollte (wie in Gutachter-Variante 1 dargestellt).

sicht für alle Länder vorliegt (inkl. kleinteiliger Zuordnung der Kosten zu einzelnen Kostenpositionen).

Die Gutachter schlagen angesichts der Vor- und Nachteile einzelner Lösungen folgende prinzielle Dynamisierungsregelung für den Revisionszeitraum 2015 bis 2030 vor:


- Einführung einer „Revisions“-Klausel, um das im Status quo zu beobachtende Auseinanderdriften von fixer Steigerungsrates (+1,5%) und realer Preissteigerung (insb. bei der Infrastruktur) zukünftig zu vermeiden. Dadurch kann auch auf Anteilsverschiebungen zwischen den einzelnen Kostenpositionen reagiert werden. Unterbleibt eine zwischenzeitliche Revision, gilt die zu Beginn des Revisionszeitraums festgelegte Dynamisierungsrates.

- Grundsätzliche Offenheit bzgl. der Herauslösung der Infrastrukturkosten und der daraus folgenden Risikoübertragung an den Bund. Sofern die Infrastrukturkosten analog zu den übrigen Kosten behandelt werden, muss eine spezifische Dynamisierungsrate für diese Kostenposition definiert werden.
5.2 Dynamisierungsrate


5.2.1 Annahmen Einzelkosten

Folgende Annahmen für die Ausgabenblöcke III und IV legen die Gutachter der Modellrechnung zugrunde:

**Ausgabenblock III (Investitionen)**


Annahme: +2,0% p.a.

**Ausgabenblock IV (weitere Aufgaben)**

Die Sammelposition IV fasst so unterschiedliche Ausgabenzwecke wie Tarifausgleich, Managementaufwand und sonstige ÖSPV-Ausgaben zusammen. Da auch diese in der Langzeitbetrachtung ungefähr im Gleichklang mit der allgemeinen Teuerung steigen dürften, setzen die Gutachter hier ebenfalls 2,0% p.a. an.

Annahme: +2,0% p.a.

Aus der Gleichheit der Annahmenwerte folgt, die Ausgabenblöcke III und IV in Summe mit 2,0% p.a. dynamisieren zu können.

5.2.2 Ausgabenblock I (Bestellerentgelte = Konsum)

Die Bestellerentgelte stellen einen Zuschuss der Länder dar, der dasjenige Kostendelta der SPNV-Leistungserbringung finanziert, das über die Fahrgeldeinnahmen hinausreicht (zzgl. Revision RegG - Endbericht
KCW GmbH, 15.9.2014 Seite 132
einem angemessenen Gewinn). Folgerichtig hängt der Zuschuss von der Entwicklung der Kosten **und** der Erlöse ab, deren Fortschreibung **separat** zu modellieren ist. Die Kosten wiederum setzen sich aus mehreren Kostenkomponenten zusammen.

Anzumerken ist, dass weder die Vollkosten noch der Anteil oder Absolutwert der Fahrgelderinnahmen aus AnATol eindeutig zu ermitteln sind:

- Zwar liegen die **Fahrgelderinnahmen** für die Brutto(anreiz)verträge vollständig vor, da sie dem Land/AT zufließen und somit auch in AnATol angegeben wurden. Bei den Nettoverträgen herrscht jedoch auf Seiten der Besteller ein Informationsdefizit, insbesondere über die Erlöse in den großen Verkehrsverträgen der DB Regio, die bisher einen signifikanten Teil aller im System steckenden Erlöse ausmachen.

- Die gleiche Datenlücke tritt bei den **Vollkosten** auf, indem die AT bei Nettoverträgen lediglich den Zuschuss eingeben mussten.

Dennoch lassen sich beide Größen hilfsweise mit hinreichender Genauigkeit ermitteln. Im Ergebnis gehen die Gutachter davon aus, dass das Verhältnis von Fahrgelderinnahmen zum Nettozuschuss 40 zu 60 bzw. der absolute Wert der Fahrgelderinnahmen gut 4.000 Mio. Euro betragen. Dies lässt sich auf drei Wegen herleiten:

- **Weg 1: Hochrechnung aus Erlösanteilen DB Regio**

Die nachstehende Tabelle 34 zeigt auf, wie sich die Fahrgelderinnahmen und deren Anteil am Außenumsatz des Geschäftsfeldes Regio, Sparte Schiene im DB-Konzern seit 2010 entwickelt haben.

| Tabelle 34: Anteil der Fahrgelderlöse an den Umsatzerlösen (Schiene) DB Regio |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Kenngröße | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| in Mio. € | in % | in Mio. € | in % | in Mio. € | in % | in Mio. € | in % |
| Außenumsatz | 7.317 | 100,0 | 7.412 | 100,0 | 7.608 | 100,0 | 7.535 | 100,0 |
| Bestellerentgelt | 4.248 | 58,1 | 4.260 | 57,5 | 4.265 | 56,1 | 4.168 | 55,3 |
| Fahrgelderinnahmen | 3.069 | 41,9 | 3.152 | 42,5 | 3.343 | 43,9 | 3.367 | 44,7 |

Quellen: Geschäftsberichte DB-Konzern 2010-2013; eigene Berechnungen

Klar zu erkennen ist die stetige Aufwärtsentwicklung, die sich aus einem Wachstum der Verkehrsleistung sowie einer kontinuierlichen nominellen Tarifsteigerung oberhalb der Inflationsrate speist. So lag der Anteil der Erlöse 2013 bereits bei 44,7%. Allerdings ist dieser hohe Wert nicht für die gesamte Branche repräsentativ, weil die SPNV-Leistungen mit schwächerer Ergiebigkeit bis heute deutlich bei den Wettbewerbern konzentriert sind. Der Abstand ist aber in den letzten Jahren kleiner geworden, was sich in der Annäherung der Marktanteile der DB AG und der Wettbewerber nach Pkm und Zugkm ausdrückt. So lange DB Regio rund drei Viertel des Marktes bestreitet, genügt ein Umsatzanteil der Fahrgelderinnahmen auf Seiten der Wettbewerber von knapp 30%, damit im bundesweiten Maßstab aller EVU die 40%-Marke gilt. Dies halten die Gutachter für plausibel.
Weg 2: VDV-Angabe + AnATol

Da die EVU im Rahmen der vorgelagerten Vertraulichkeitsdiskussion (siehe Kapitel 3.2.2) darauf bestanden, keine Erlöse aus den Nettoverträgen anzugeben (auch nicht auf Unternehmensebene), ist dieser Wert wie skizziert nicht ablesbar. Allerdings stimmten die EVU dem Minimalkompromiss zu, für das Budgetjahr 2012 ihre Unternehmenswerte dem VDV zu melden, der dann den Gutachtern einen Gesamtwerivermitteln sollte.

Laut Information des VDV vom 25.11.2013 betrugen die Fahrgeldeinnahmen in Netto-


torische Festlegung gibt, ist die Grenze zwischen Bruttoanreiz- und Nettoverträgen mit Absicherungsklauseln fließend. Zudem klappen ein paar Nettoverträge zwischen 2012 und 2015 in Bruttoverträge um und umgekehrt, so dass die Gefahr von Doppelzählungen be-

steht.

Bedenkt man weiterhin, dass bei einigen größeren Vergaben der positive Neufahrzeuge-
fekt noch zum Tragen kommen wird, die Erlöse tendenziell konservativ angegeben wor-


Weg 3: Ausgewählte Länderwerte

Die dritte Plausibilisierungs-option besteht darin, die AnATol-Erlöswerte für solche Länder auszulesen, die aufgrund eines hohen Bruttovertragsanteils eine nahezu vollständige Übersicht über die Erlöse in ihrem Gebiet haben. Exemplarisch lassen sich BB, HE, HH und NI anführen. Ergänzt man hier die Daten jeweils um Schätzwerte der Erlöse aus den wen-

igen verbliebenen Nettoverträgen, zeichnet sich im Durchschnitt der vier Länder eben-

falls das beschriebene 40:60-Bild ab, auch wenn die Einzelwerte erheblich streuen.

Zwischenfazit Ausgabenblock I

Ein bundesweiter Anteil der Fahrgeldeinnahmen an den Vollkosten/am Gesamtumsatz SPNV in Höhe von 40% im Bezugsjahr 2015 erscheint plausibel.

Die AnATol-Jahresscheibe der bundesweit benötigten Zuschüsse für Leistungsbestel-


Deckt dieser Betrag annahmegemäß 60% der Vollkosten ab, ist das Marktvolumen im SPNV auf 10.201 Mio. Euro zu beziffern.
5.2.3 Bemessung des Wertschöpfungsanteils der Einzelkosten

Die branchenweiten Vollkosten (einschl. Gewinnbestandteilen) in Höhe von 10.201 Mio. Euro bilden im Weiteren den Ausgangspunkt, um die wichtigsten Kostenarten eigenständig zu dynamisieren. Die Wertschöpfung der SPNV-Leistung teilt sich nach unserer Branchenkenntnis in etwa wie folgt auf:

Abbildung 37: Anteil der Wertschöpfungsebenen im SPNV

Zu den Werten im Einzelnen:

**Infrastrukturpreise (40%)**

- **Trassenpreise (32,1%)**:

  Zu Beginn des Gutachtens wurde mit der Expertengruppe der BAG-SPNV vereinbart, die Trassen- und Stationsentgelte vertragsscharf mit zu erfassen. Für die allermeisten im Wettbewerb vergebenen Verkehrsverträge ist dies auch gelungen. Als problematisch erweisen sich aber die in naher Zukunft auslaufenden großen Verkehrsverträge mit DB Regio, weil dort die Entgelte teilweise nicht separat ausgewiesen werden. Ähnliches gilt für die Mehrzahl der NE-Bahnen mit eigener Infrastruktur. Insofern ist es nur mit umfangreichen Hilfsrechnungen möglich, die Summe der EIU-Entgelte aus AnATol näherungsweise herzuleiten.

  Ersatzhalber lassen sich für die Modellrechnung die im System befindlichen Trassenentgelte aus den Werten der DB AG ableiten und hochrechnen. Ausgangspunkt ist die Angabe des DB-Konzerns zu den internen Leistungsbeziehungen zwischen DB Regio und den EIU.

Stationspreise (7,9%)


Fasst man Trassen- und Stationskosten als Summe zusammen, ergeben sich 4.015 Mio. Euro, die einem Anteil an den Vollkosten von zufällig genau 40% entsprechen. Misst man


**Energiekosten (13%)**


**Personalkosten (9%)**

Unter Personalkosten im engeren Sinne werden vor allem die Zugbegleiter und die Triebfahrzeugführer subsumiert. Während Letztere beim Mengeneinsatz pro Zugfahrt keinen Variationsspielraum zulassen, hängen die Kosten des Zugbegleitpersonals vor allem von der vorgegebenen Zugbegleitquote ab. Deren Spanne reicht von theoretisch 0% (keinerlei Vorgabe im Verkehrsvertrag) bis 200% zu Spitzenzeiten in Ballungsräumen und hoher Dringlichkeit der Einnahmensicherung. In der Gesamtschau liegt der Personalkostenanteil erfahrungsgemäß bei knapp 10%. Hiervon unbenommen sind in allen weiteren Kostenarten ebenfalls Personalkostenanteile enthalten (insbes. bei Instandhaltung).

**Fahrzeuginstandhaltung (10%)**


Preistreiber der Instandhaltungskosten sind unter anderem:

- Ausstattungsgrad der Fahrzeuge (insbes. elektronische Steuerungselemente)
- Kapazitätsklasse
- "Reifegrad" des Fahrzeugs bzw. der Baureihe
- Personalkostenentwicklung für Werkstattpersonal

Gutachterlich wird erfahrungsgestützt von einem Anteil in Höhe von 10% ausgegangen.
Sonstiges wie Overhead, Wagnis/Gewinn (6%)


Fahrzeugkapital-/vorhaltekosten (22%)


5.2.4 Steigerungsraten der Einzelkosten

Sind die Anteile der Kostenkomponenten festgelegt, müssen im nächsten Schritt deren voraussichtliche mittlere Steigerungsraten für den Revisionszeitraum individuell bestimmt werden.

Infrastrukturkosten


Sowohl für die Trassen- als auch die Stationspreise haben die DB-EIU eine Abschätzung der Preisenwicklung der kommenden Jahre für das Gutachten vorgelegt:

- Die Entwicklung der Trassenpreise wurde dabei maßgeblich von der Entwicklung der Bundeszuschüsse für das Bestandsnetz (LuFV) abhängig gemacht. Dabei wurden als Randbedingungen zwei Szenarien26 angeführt:
  - Zur Berechnung der Dynamisierungsraten wurde sicherheitshalber der obere Wert (2,8%) angesetzt.

---


### Weitere Kosten

Die nachstehende Tabelle weist die gutachterlichen Annahmen für die weiteren Kostenbestandteile aus, die im Nachgang erläutert werden:

#### Tabelle 36: Annahmen zur spezifischen Preissteigerung der Einzelkosten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kostenkomponente</th>
<th>Spezif. Dyn.-rate p.a. in %</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Energiekosten</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Personalkosten</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Wartung und Instandhaltung</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges (Overhead, Wagnis/Gewinn)</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrzeugkapitalkosten</td>
<td>0,5 / 0,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Die angesetzten Werte spiegeln langfristige, relativ stabile Erfahrungswerte wider, die u.E. auch in Zukunft erwartbar und in der gegenwärtigen Vertragspraxis üblich sind. Methodisch schwierig sind besonders zwei Größen:


Erlöse

Übriges bleibt die Erlösseite, für die ebenfalls eine Annahme über die künftige Entwicklung im Bundesdurchschnitt getroffen werden muss. Je nach Produktart und regionalen Einflussgrößen ist die Spanne beträchtlich, da die Erlöse sowohl von der Fahrgastmenge als auch der Tarifiergiebigkeit abhängen. Um die Hebelwirkung der Erlösesteigerungsrate zu messen zu können, wurden fünf verschiedenen Annahmen zugrunde gelegt, und zwar zwischen 1,0 bis 2,0% mit Abstufungen von je 0,25 Prozentpunkten.
5.2.5 Berechnung und Ergebnisse

Als Quintessenz des vorangegangenen Abschnitts fasst die nachstehende Übersicht die wichtigsten Eingangsgrößen und deren Relationen noch einmal zusammen, die anschließend dem Rechenmodell zugrunde liegen.

Abbildung 41: Dynamisierungsrate (ohne Infrastruktur)

Quelle: Eigene Darstellung

Die Kernaussagen sind:


- Hinsichtlich der Mittel**herkunft** stammen rund 40% aus Fahrgeldeinnahmen (mit zunehmender Tendenz), wohingegen die Mehrheit – 60% – aus RegG-Mitteln der Länder finanziert werden.

- Die Mittel**verwendung** unterteilt sich in 40% für Infrastrukturerentgelte und 60% für die Betriebs- oder "Zugförderkosten".

- Je nach Bezugsgröße ergeben sich – derzeit – folgende Anteile der Infrastrukturerentgelte (ohne Einmaleffekte):
In Umkehrung zum Vorgenannten leitet sich ab, dass die Summe aus Betriebskosten und dem Bedarf für die Ausgabenblöcke III und IV zusammen ebenfalls knapp 50\% ergibt (100\% minus 50,6\% = 49,4\%). Aus Vereinfachungsgründen wurde den Vorschlägen ein 50:50-Schlüssel zugrunde gelegt.

Tabelle 37 vermittelt einen Eindruck, wie die Dynamisierungsraten berechnet werden. In Kurzform gilt:

- **Schritt 1:** Sämtliche Ausgaben, Kostenkomponenten sowie die Erlöse werden einzeln mit ihren jeweiligen Annahmen für jede Jahresscheibe bis 2030 hochgerechnet.

- **Schritt 2:** Der Saldo (= Zuschuss) als resultierender RegG-Mittelbedarf wird zum Vorjahr ins Verhältnis gesetzt. Um alle wesentlichen Modellvarianten abzudecken, werden die Dynamisierungsraten abgestuft ausgewiesen, und zwar
  - unter Einschluss aller Faktoren (mit Infrastrukturkosten und Restbedarf\(^{28}\))
  - ohne Infrastrukturkosten, aber mit Restbedarf
  - ohne Infrastrukturkosten, ohne Restbedarf = Betriebs- oder Zugförderkosten.

- **Schritt 3:** Nur für den Fall, dass die Steigerungsrate der Fahrgeldeinnahmen exakt im Gleichschritt mit den sonstigen Ausgabensteigerungen verläuft, bleibt die Gesamtdynamisierungsrate konstant. Andernfalls steigt - oder eher unwahrscheinlich - sinkt sie im Zeitablauf. Dies wird im Nachhinein geglättet, um eine im Revisionszeitraum gleichbleibende Fortschreibungsrate zu erhalten.

---

\(^{28}\) Als „Restbedarf“ sind hier die beiden Ausgabenblöcke neben dem Konsum gemeint: Investitionen (Ausgabenblock III) und weitere Aufgaben (Ausgabenblock IV).
### Tabelle 37: Berechnung der Dynamisierungsraten (moderates Trassenpreisszenario)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Eingangsdaten</th>
<th>10.201</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vollkosten SPNV [Mio. €]</td>
<td>40%</td>
</tr>
<tr>
<td>Trassen 2015 [Mio. €]</td>
<td>3.275 inkl. NE</td>
</tr>
<tr>
<td>Stationen 2015 [Mio. €]</td>
<td>810 inkl. NE</td>
</tr>
<tr>
<td>Einmaleffekt SP-System 2015 [Mio. €]</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Einmaleffekt EEG 2015 [Mio. €]</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Ausgabenblock I

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stationen</td>
<td>7,9%</td>
<td>3,5%</td>
<td>810</td>
<td>852</td>
<td>896</td>
<td>941</td>
<td>988</td>
<td>1.033</td>
<td>1.080</td>
<td>1.130</td>
<td>1.180</td>
<td>1.231</td>
<td>1.283</td>
<td>1.336</td>
<td>1.390</td>
<td>1.444</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Energie</td>
<td>13,0%</td>
<td>3,5%</td>
<td>1.435</td>
<td>1.485</td>
<td>1.537</td>
<td>1.591</td>
<td>1.646</td>
<td>1.704</td>
<td>1.763</td>
<td>1.824</td>
<td>1.885</td>
<td>1.947</td>
<td>2.010</td>
<td>2.073</td>
<td>2.137</td>
<td>2.202</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fzg Koko</td>
<td>22,0%</td>
<td>0,0%</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
<td>2.240</td>
</tr>
<tr>
<td>Personal</td>
<td>9,0%</td>
<td>2,0%</td>
<td>936</td>
<td>955</td>
<td>974</td>
<td>994</td>
<td>1.014</td>
<td>1.034</td>
<td>1.055</td>
<td>1.076</td>
<td>1.097</td>
<td>1.119</td>
<td>1.142</td>
<td>1.164</td>
<td>1.188</td>
<td>1.211</td>
<td>1.236</td>
</tr>
<tr>
<td>Fzg-Instandhaltung</td>
<td>10,0%</td>
<td>2,0%</td>
<td>1.041</td>
<td>1.061</td>
<td>1.083</td>
<td>1.104</td>
<td>1.126</td>
<td>1.149</td>
<td>1.172</td>
<td>1.195</td>
<td>1.218</td>
<td>1.243</td>
<td>1.268</td>
<td>1.294</td>
<td>1.320</td>
<td>1.346</td>
<td>1.373</td>
</tr>
<tr>
<td>Overhead, W&amp;G</td>
<td>6,0%</td>
<td>1,5%</td>
<td>612</td>
<td>631</td>
<td>650</td>
<td>659</td>
<td>669</td>
<td>689</td>
<td>700</td>
<td>710</td>
<td>721</td>
<td>732</td>
<td>743</td>
<td>754</td>
<td>765</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>100%</td>
<td>10,291</td>
<td>10.291</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Erlöse

<table>
<thead>
<tr>
<th>Veränderung 2015</th>
<th>4.080</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fahrgeldeinnahmen</td>
<td>1,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamtsystem</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Ausgabenblöcke III und IV

<table>
<thead>
<tr>
<th>Veränderung 2015</th>
<th>1.966</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Investitionen, weitere Aufgaben</td>
<td>2,0%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### RegG-Zuweisung/Bedarf total (Kosten / Erlöse)

<table>
<thead>
<tr>
<th>8.157</th>
</tr>
</thead>
</table>

#### notwendige Dyn.-Rate mit Infrastruktur

| 2,39%| 2,41%| 2,43%| 2,44%| 2,46%| 2,47%| 2,49%| 2,50%| 2,52%| 2,53%| 2,55%| 2,56%| 2,57%| 2,59%| 2,60%|

#### notwendige Dyn.-Rate ohne Infrastruktur

| 1,84%| 1,86%| 1,89%| 1,92%| 1,94%| 1,97%| 1,99%| 2,02%| 2,05%| 2,07%| 2,10%| 2,12%| 2,14%| 2,17%| 2,19%|

#### Quelle: Eigene Berechnungen
Offen blieb bisher noch die Frage, mit welchen Raten die Fahrgeldeinnahmen und die Fahrzeugkapitalkosten dynamisiert werden sollen. Hier wurden fünf bzw. zwei Varianten vorgesehen, um einen Eindruck über die Hebelwirkung der einzelnen Faktoren und im Zusammenspiel zu gewinnen.

Unter Ausklammerung der annahmegemäß durchzureichenden Infrastrukturentgelte ergeben sich folgende Werte für die 10 Kombinationen.

Tabelle 38: Dynamisierungsrate bei unterschiedlichen Annahmen zur Dynamisierung der Erlöse und Fahrzeugkapitalkosten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Erlösdynamisierung</th>
<th>Dynamisierung Fzg-KaKo</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1,00%</td>
<td>0,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>1,25%</td>
<td>2,46%</td>
</tr>
<tr>
<td>1,50%</td>
<td>2,66%</td>
</tr>
<tr>
<td>1,75%</td>
<td>2,25%</td>
</tr>
<tr>
<td>2,00%</td>
<td>2,45%</td>
</tr>
<tr>
<td>0,00%</td>
<td>2,02%</td>
</tr>
<tr>
<td>0,50%</td>
<td>2,00%</td>
</tr>
<tr>
<td>0,75%</td>
<td>1,77%</td>
</tr>
<tr>
<td>1,00%</td>
<td>1,51%</td>
</tr>
<tr>
<td>1,25%</td>
<td>1,74%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Eigene Berechnungen

Aus Gutachtersicht erscheint das Annahmenpaar "1,5% Erlös dynamisierung" und "0% Fortschreibung der Fahrzeugkapitalkosten" vorzugs würdig.

Hinsichtlich der Erlöse könnte argumentiert werden, dass das Erlösrisiko eher in die Sphäre der Besteller als des Bundes falle und über eine angemessene Tarifierungs politik zu beherrschen sei. Da aber im Gutachten die Dynamisierung der Fahrzeugkapitalkosten wegen der unsicheren Datenlage und der Altersstruktur der Flotte mit 0% angesetzt wird, erscheint es angemessen, zum Ausgleich eine konservative Erlössteigerungsraten anzusetzen.

5.2.6 Fazit

Abschließend sind folgende Ergebnisse festzuhalten.

- Gelingt es den Ländern, die Entwicklung der Infrastrukturentgelte künftig an den Bund durchzureichen, ist der Einfluss dieses Kostenfaktors neutralisiert. Die verbleibenden Ausgaben (Betriebskosten + Invest + weitere Aufgaben) wären dann unter den vorgenannten Annahmen mit 2,0% p.a. zu dynamisieren.
- Soll die Dynamisierungsraten wie bisher alle RegG-Ausgaben, also auch die Veränderung der Infrastrukturpreise mit abdecken, sind sie in die Berechnung zu integrieren. Hierzu rechnen die Gutachter zwei Varianten. Sie unterscheiden sich nach den erheblich divergierenden Perspektiven der Entgeltenentwicklung, die DB Netz während der Erstellung dieses Gutachtens mitgeteilt hat (siehe Kapitel 5.2.3).29

Variante 1: "moderates Szenario"
Variante 2: "Stress-Szenario"

Hinzu kommen die Preissteigerungen resultierend aus der Stationspreisentwicklung (inkl. der Mehrbelastungen infolge der Neufestlegung des Verkehrsleistungsfaktors).

Ebenfalls berücksichtigt ist in beiden Szenarien eine Steigerung der Energiekosten um 60 Mio. Euro infolge der EEG-Umlage.

Setzt man die Angaben der DB-EIU in die Herleitung der Dynamisierungsrate ein, ergibt sich:

- in der Variante 1 (moderates Szenario) eine notwendige geglättete Dynamisierungsrate von 2,5% p.a.
- in der Variante 2 (Stress-Szenario) eine notwendige geglättete Dynamisierungsrate von 4,4% p.a.
6 Modul 2: Länderbezogene Bedarfsermittlung

Das Lastenheft sieht vor, die Berechnung des bundesweiten Mittelbedarfs auf die Länder herunterzubrechen. Die hieraus resultierenden Länder-Schlüssel stellen keine eigenständigen Vorschläge dar, sondern sind das abgeleitete Ergebnis aus Modul 1.

Tabelle 39: Länderbezogene Schlüsselung des Gesamtmittelbedarfs, in Mio. Euro

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gesamtbedarf Revisionsgutachten</th>
<th>RegG Status quo</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>2015</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>984,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>1.274,4</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>484,7</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>489,4</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>52,8</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>159,3</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>602,9</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>267,5</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>711,7</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>1.386,5</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>430,0</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>102,6</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>603,9</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>388,4</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>259,8</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>306,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Σ</td>
<td>8.504,7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: eigene Berechnungen

Zum Vergleich werden der errechnete Mittelbedarf 2015 und die zugehörigen Schlüssel mit den um 1,5% fortgeschriebenen Zuweisungsbeträgen 2014 und den derzeit geltenden Schlüsseln verglichen.

Zu erkennen ist, dass gemessen an den absoluten Mitteln alle Länder im Vergleich zur bisherigen Ausstattung hinzugewonnen. Angesichts einer Mehrung um bundesweit 1,1 Mrd. Euro ist diese Inzidenzwirkung auch zu erwarten.

In den LK #12 und 13 stellten die Länder fest, dass unabhängig von den sich im Gutachten ergebenden Schlüsseln eine eigenständige Verteilungsdiskussion zu führen sei.
7 Anhang

7.1 Interner Fragenkatalog Plausibilisierungsgespräche

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stammdaten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Status Verträge:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Ist der Status der Verträge noch aktuell?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Bei AT-übergreifenden Verträgen:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Haben Sie sich bei der Eingabe mit dem/den anderen AT abgestimmt (und wie ging die Abstimmung vonstatten)?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Gibt es einen federführenden AT, oder hat jeder seinen Teil eingegangen?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Status Folgevertrag/Konzeption:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Wie „sicher“ ist hier die Angabe?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Wovon hängt sie ab?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Auf welcher Grundlage basiert sie?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Verkehrsverbünde:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Sind die Verbünde je VV angegeben worden?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Vertragsart:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Verfolgt der AT eine Art „Vertragsphilosophie“ wie „prinzipiell netto“ oder nach Fallgruppen o.ä.? Hat sich diese im Zeitablauf geändert?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Gibt es AT-übergreifende Verträge, bei denen der AT eine andere Vertragsart hat als ein oder mehrere beteiligte AT?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Check: Verstehen Gutachter und AT unter den typischen Kategorien wie reiner NV, Netto mit Absicherung, Bruttoanreiz und reiner BV das Gleiche? Wie wurde „Netto mit Bruttoanlaufphase“ gehandhabt?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Wertschöpfungstiefe:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Werden bestimmte Teilleistungen (Vertrieb, Marketing, Fahrzeugfin. o.a.) generell oder bei einzelnen VV ausgelagert?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Wenn ja: Wurde dafür ein eigener Vertrag angelegt?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Grenzüberschreitende Leistungen:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Beteiligt sich der ausländische AT an der Finanzierung des inländischen Verkehrs?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Zählt er seinen Teil auf ausländischem Gebiet?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Zahlen Sie (anteilig) für die SPNV-Leistung auf ausländischem Gebiet?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Bus:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Wird diese Leistung aus Mitteln finanziert, die im Transparenznachweis unter „Bestellentgelt SPNV“ gelistet werden?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Welche Leistungen verbergen sich dahinter (SEV, Regiobusse o.ä.)?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Fernverkehrersatzleistungen:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Welches Kriterium haben Sie hierfür zugrundegelegt?</td>
</tr>
<tr>
<td>- Handelt es sich um ehemalige IC-/IRE-Leistungen?</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Umgang mit Infrastrukturkosten:</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>- Gibt es eine Philosophie der Risikoallokation? Hat sich diese im Zeitablauf geändert?</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Leistungsdaten

**Allgemein:**
- Wie lautet die Bemessungsgrundlage für den angegebenen Wert? Handelt es sich um das vertragliche Soll ohne/mit Sonderverkehren, einen Sollwert abzüglich mittlerer Nichtleistung oder einen abgerechneten Istwert (für vergangene Jahre)?
- Dateneingabe als Fahrplan- oder Kalenderjahre?

**Zugbegleitquote:**
- Berechnungsmethode?
- Soll die Quote der Zugbegleitung in zukünftigen Verträgen signifikant geändert werden?

**Optionen / Mehreinstellungen:**
- Wie sind künftige (Zubestell-)optionen laufender VV berücksichtigt?
- Gibt es unterschiedliche Härtegrade der Planung?
- Sind geplante Mehrbestellungen kalkulatorisch ausfinanziert, oder bauen diese auf eine Steigerung der Dynamisierungsrate ab 2015?

### Fahrzeugdaten

**Quelle/Validität der Mengenangaben:**
- „Hart“ (Angebot EVU, aktueller Fuhrpark), oder eigene Schätzung?

**Förderung:**
- Können Sie die Durchschnittsquote ungefähr beziffern?

**Zuordnung Fahrzeugmengen zu AT bei AT-übergreifenden Leistungen (insbes. großer DB-VV)?**
- Veranlasserprinzip oder zugkilometrisch oder vertragsbezogen?

### Finanzierungsdaten

**Gesamtzuschuss:**
- Was ist die Bemessungsgrundlage für den Gesamtzuschuss?
- Vertraglicher Sollpreis,
- unter Abzug einer Pönale für Schlechtleistung/der mittleren Nichtleistung/Zurechnung von Boni,
- abgerechnetes Ist?
- Sind unentgeltliche Sonderverkehre enthalten?
- Werden Abrechnungsrücklagen aus Vorjahren herausgerechnet?
- Sind die Werte im Gesamtzuschuss inkl. („davon“) oder exkl. der „nachgelagerten“ Kosten (Infrastruktur, Personal, Energie)?

**Bei Angabe von Werten über 2013 hinaus:**
- Welche Prämissen wurden hier unterstellt?
- Sind die Werte vorab dynamisiert (bis IBN)?

**Was ist die Bemessungsgrundlage für Trassen- und Stationsentgelte bei AT-übergreifenden Leistungen?**
- Wurden diese „spitz“ gerechnet oder z.B. wie in Budgetmodellen?

**Wie sind strittige Leistungen/Zahlungen berücksichtigt? Als Erwartungswert?**
- Sind Zahlungen an ein EVU gestundet?

**AT-übergreifende Leistungen:**
- Finanzieren Sie Leistungen anderer AT auf der Basis von Verwaltungsvereinbarungen? Haben Sie diese Zuschüsse in Ihrem zugehörigen VV-Teil erfasst?
Sonstiges:

- Sind in den Zuschuss „fiktive“ Entgeltbestandteile eingerechnet, z.B. nicht umgelegte Fahrzeugpoolkosten oder Vertriebskostenanteile oder Marketingkosten?
- Gibt es SPNV-Leistungen, die heute Dritte - etwa Kommunen - (teil-)finanzieren, die aber künftig AT übernehmen sollen/möchten?
- Wenn Erwartungswerte für den Zuschussbedarf bei Verträgen im laufenden Vergabeverfahren angegeben werden: Auf welcher Grundlage basieren diese Werte?

### Erlösdaten

**Allgemein:**

- Check: Liegen für alle Bruttoverträge Erlösdaten vor?
- Auf welcher/n Quelle/Qualität basieren die Daten?
- Handelt es sich bei den Einnahmen um kassentechnische Einnahmen oder Planwerte?
- Sind es abgerechnete oder vorläufige Werte?
- Sind es Brutto- oder Nettoerlöse, d.h. abzüglich Vertriebsprovision?

*Wenn Vertragsart während Laufzeit VV modifiziert wird (klassisch: Netto mit Bruttoanlauf):*

- Bestehen bereits Erfahrungen mit typ. Verlauf der Erlösentwicklung?
- Korrespondieren die abnehmenden Erlöse mit abnehmendem Zuschussbedarf in Kategorie „Finanzierungsdaten“?

*Haben Sie Erfahrungswerte für das Verhältnis von Verbund- zu „DPT“-Erlösen?*

- Wie ist die Tarifergiebigkeit der Verbünde zu beurteilen?
- Wie bewerten die EVU die EAV-Schlüssel? Bekommt der SPNV einen fairen Anteil?

*Erhalten Sie Zahlungen anderer AT auf der Basis von Verwaltungsvereinbarungen? Wenn ja:*

- Sind diese zugkategorisch geschlüsselt oder pauschaliert?
- Sind diese befristet?

**Einnahmen von Dritten:**

- Erhält AT oder das EVU Zahlungen von Kommunen?
- Erhält AT oder das EVU Zahlungen „sonstiger“ Dritter? Was/Wer verbirgt sich hinter diesen Akteuren?

### Nachfragedaten

**Quellen/Aussagequalität der Daten:**

- Auf welcher Datengrundlage basieren Ihre Angaben zu Pkm bzw. P?
- Erhebt AT selbst solche Daten bzw. lässt erheben?
- Wie beurteilt AT die Aussagekraft der Daten?

**Verbünde:**

- Gibt es Erfahrungswerte für den Durchschnittserlös je Fahrgast/Pkm?
- Oder gar für das Verhältnis von Verbund- zu „DPT“-Erlösen?
- Wie ist die Tarifergiebigkeit der Verbünde zu beurteilen?
- Wie bewerten die EVU die EAV-Schlüssel? Bekommt der SPNV einen fairen Anteil?
### Dynamisierungsdaten

**Allgemein/Philosophie:**
- Verfolgt AT eine „Dynamisierungsphilosophie“?
- Gibt es ein Grundmuster in Bezug auf die dynamisierten Kosten-/Erlöskategorien, die zugestandenen Dynamisierungsraten, die Bezugsgrößen und die Risikoteilung mit dem EVU?
- Unter welchen Bedingungen weicht AT hiervon ab?

**Welche Erfahrungen wurden mit der praktischen Anwendung der Dynamisierungsformeln gesammelt?**
- Wird die Berechnung von den EVU akzeptiert?
- Wenn Energie- und Personalkosten dynamisiert werden: Welche Indices werden verwendet (Check VV-Eingaben), und haben sich diese bewährt?

**Erlöse**
- Werden bei Ihnen die Erlöse dynamisiert und wenn ja: wie?
- Handelt es sich um kalkulierte oder reale Erlöse?

### Allgemeine Fragen

Welche allgemeinen Markttrends diag-/prognostizieren Sie hinsichtlich
- Vorgabe der Vertragsart
- WettbewerbsSituation/Bieterzahl
- Zuschussöhöhe
- Dynamisierungsstruktur
- Anteil der Fahrgeldeinnahmen
- Kalkulationsgenauigkeit der EVU bei Erlösen (insbes. bei Verträgen mit Nettocharakter)
- Einsatz von Fahrzeugfinanzierungsinstrumenten
- Flottenalter von Fahrzeugen (Neu vs. Gebraucht)?
- Umgang mit Infrastrukturpreissteigerungen

Wurden die Werte für die Leistungsbestellung in der Summe mit denen im Transparenznachweis des Landes abgeglichen?
### 7.2 Übersicht der Verkehrsverträge im Jahr 2015

**Baden-Württemberg (BW)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart (^{30})</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DB Regio Generalvertrag BW</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>10/03</td>
<td>12/16</td>
<td>38,5</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/16</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 4 Schwarzwaldbahn</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/31</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 a/b Stadtbahn Karlsruhe FV I</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/24</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 Karlsruhe - Rastatt</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>6/02</td>
<td>12/24</td>
<td>1,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 a/b Pforzheim - Bietigheim; Mühlacker - Bretten</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>5/99</td>
<td>12/24</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 a/b Pforzheim - Bad Wildbad</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/02</td>
<td>12/24</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 a/b Freudenberg - Eutingen</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/24</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 a/b Heilbronn - Öhringen</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/24</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 7 c Stadtbahn Heilbronn Nord</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>6/14</td>
<td>12/30</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtbahn KA - Wörth - Germersheim</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/23</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 8 S-Bahn Ortenau FV I</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/21</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 9 a Freiburg - Breisach</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>6/01</td>
<td>12/17</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 9 b Freiburg - Elzach</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/02</td>
<td>12/18</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 9 b Bad Krozingen - Münstertal</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>6/13</td>
<td>12/18</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 10 Engen - Konstanz</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/16</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 10 Singen - Schaffhausen</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>7/07</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 10 Waldshut - Tiengen - Koblenz</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>3/96</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 10 Wiesentalbahn</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>6/03</td>
<td>12/16</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 12 Ulm-Weißenhorn</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 14 a Zollernbahn UV</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/24</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 14 b Nordschwarzwald</td>
<td>NVBW</td>
<td>B</td>
<td>12/04</td>
<td>12/30</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 15 Ringzug</td>
<td>NVBW</td>
<td>B</td>
<td>7/01</td>
<td>12/28</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz 16 a Friedrichshafen - Aulendorf</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/16</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südwest (Los 1) FV</td>
<td>NVBW</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>6/38</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Augsburg</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/19</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Regensburg</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/24</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Odenwald</td>
<td>NVBW</td>
<td>B</td>
<td>12/05</td>
<td>12/31</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 6-Vertrag</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/23</td>
<td>0,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

\(^{30}\) B = Bruttovertrag; BA = Brutto-Anreiz-Vertrag; N = Nettovertrag; NA = Nettovertrag mit Absicherung
<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RE-Netz Südwest 14-31</td>
<td>NVBW</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/31</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>West-Südpfalznetz RP</td>
<td>NVBW</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Stuttgart, Teck und Schuster-bahn</td>
<td>VRS</td>
<td>N</td>
<td>7/13</td>
<td>6/28</td>
<td>9,8</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Stuttgart Zusatzverkehre</td>
<td>VRS</td>
<td>B</td>
<td>7/13</td>
<td>12/28</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe BW</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>77,1</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Bayern (BY)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DB 2. Großer Verkehrsdurchführungsvertrag BY</td>
<td>N</td>
<td>1/03</td>
<td>12/17</td>
<td>33,7</td>
</tr>
<tr>
<td>DB 3. Großer Verkehrsdurchführungsvertrag BY</td>
<td>N</td>
<td>1/14</td>
<td>12/23</td>
<td>9,3</td>
</tr>
<tr>
<td>DB 3. Großer Verkehrsdurchführungsvertrag BY - D</td>
<td>N</td>
<td>1/14</td>
<td>12/23</td>
<td>7,7</td>
</tr>
<tr>
<td>DB 3. Großer Verkehrsdurchführungsvertrag BY - N</td>
<td>N</td>
<td>1/14</td>
<td>12/23</td>
<td>11,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bayerisches Oberland FV I</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/26</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Nürnberg</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Augsburg</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/19</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Rosenheim</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Werdenfels</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/27</td>
<td>3,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalschnellbahnen Ostbayern III Ost</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/26</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Kissingen Stern FV I</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/28</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kahlgrund</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/15</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kahlgrund FV</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Übergangskonzept ABS/NBS BY</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/16</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Zugspitzbahn</td>
<td>N</td>
<td>1/06</td>
<td>12/20</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Augsburg I</td>
<td>N</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Augsburg II</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/19</td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td>IR 25-Ersatz Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>IR 25-Ersatz Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Südhesensennetz</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz München-Passau</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/23</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Würzburg</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/23</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Freilassing-Berchtesgaden</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/21</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Regensburg</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/24</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Oberfranken</td>
<td>N</td>
<td>6/11</td>
<td>12/24</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Franken</td>
<td>N</td>
<td>12/11</td>
<td>12/25</td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Zeulenroda - Hof</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>6/22</td>
<td>0,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Verkehrsvertrag

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Netz 12 Ulm-Weißenhorn</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/16</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalzüge Ostbayern</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>4,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Main-Spessart</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Vertrag ZV/DB Regio SN - FV</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Vogtlandnetz</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/27</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Vorortverkehr Frankfurt/M</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/18</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe BY</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>122,5</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Berlin (BE)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S-Bahn Vertrag BE/BB</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/17</td>
<td>31,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn I</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>4,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn II</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord-Süd BE/BB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/26</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Vertrag BB FV II</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/16</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostnetz BB FV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Oderlandbahn NE 26 FV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Heidekrautbahn NE 27</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/20</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe BE</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>38,6</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Brandenburg (BB)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DB Regio Großer Vertrag BB FV II</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/16</td>
<td>3,8</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Vertrag BE/BB</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/17</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn I</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn II</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>5,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Elbe-Elster</td>
<td>BA</td>
<td>6/13</td>
<td>12/22</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord-Süd BE/BB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/26</td>
<td>4,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostnetz BB FV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ostbrandenburg</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/24</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Prignitz FV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/30</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Heidekrautbahn NE 27</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/20</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Oderlandbahn NE 26 FV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Spree-Neiße-Netz</td>
<td>BA</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Cottbus - Leipzig</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/22</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag</td>
<td>Vertragsart</td>
<td>Beginn</td>
<td>Ende</td>
<td>Mio. Zugkm</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Nord ST</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe BB</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>37,1</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Bremen (HB)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Regio-S-Bahn HB/NI</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/21</td>
<td>1,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Hanse-Netz HH/HB/NI</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/18</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Teilnetz Weser-Ems</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Heide-Kreuz RB37/38</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/19</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Weser-Elbe-Netz RB33/34</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresskreuz Niedersachsen/Bremen</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/22</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe HB</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>3,2</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Hamburg (HH)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SPNV Freie und Hansestadt Hamburg inkl. 3 Nachträge</td>
<td>NA</td>
<td>1/02</td>
<td>12/18</td>
<td>10,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Express Cuxhaven - Hamburg</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Hanse-Netz HH/HB/NI</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/18</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Mitte SH (Los A) FV I</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Mitte SH (Los B) FV I</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz West SH</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ostseeküste MV</td>
<td>NA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/19</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ost SH</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/19</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>AKN-Stammnetz</td>
<td>N</td>
<td>1/96</td>
<td>12/30</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe HH</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>14,4</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Hessen (HE)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>OWL-Dieselnetz (Los Süd)</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Nordthüringen</td>
<td>NVV</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Kassel - Halle</td>
<td>NVV</td>
<td>N</td>
<td>12/98</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Revision RegG - Endbericht*

KCW GmbH, 15.9.2014
<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RegioTram Kassel - FV</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/30</td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassel - Treysa</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Weser</td>
<td>NVV</td>
<td>B</td>
<td>12/12</td>
<td>12/30</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelhessen-Netz</td>
<td>NVV</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordosthessen-Netz</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/06</td>
<td>12/16</td>
<td>2,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassel - Warburg - Hagen</td>
<td>NVV</td>
<td>N</td>
<td>12/95</td>
<td>12/16</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordwesthessen-Netz</td>
<td>NVV</td>
<td>N</td>
<td>12/01</td>
<td>12/17</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Wabern - Bad Wildungen</td>
<td>NVV</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/17</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Hellweg-Netz</td>
<td>NVV</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kinzigtal</td>
<td>NVV</td>
<td>B</td>
<td>12/12</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Würzburg</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/09</td>
<td>12/23</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Weser</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/12</td>
<td>12/24</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südwest Los 2</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Hellertalbahn</td>
<td>RMV</td>
<td>N</td>
<td>9/99</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifel-Westerwald-Netz</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifel-Westerwald-Sieg-Netz</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Dreieich</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>6/16</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kahlgrund</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/05</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kahlgrund FV</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Lahntal/Vogelsberg/Rhön</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/23</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Lahn-Sieg</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/10</td>
<td>12/25</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Neckar</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/17</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Ried</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/17</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Spessart</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/18</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Main-Spessart</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelhessen-Netz</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/23</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordosthessen-Netz</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/06</td>
<td>12/16</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Obere Lahntalbahn</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/15</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Obere Lahntalbahn FV</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Odenwald</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/05</td>
<td>12/15</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Odenwald FV I</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/27</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RE-Netz Südwest (Los 2)</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Rheingau</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/10</td>
<td>12/23</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Südhesessennetz</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Taunus</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/19</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Taunusstrecke</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/20</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Wetterau West-Ost</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>1/03</td>
<td>12/19</td>
<td>1,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Verkehrsvertrag

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gallus</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Main S2</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>KHB Burgwaldbahn</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/03</td>
<td>12/17</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Kinzigtal</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/12</td>
<td>12/24</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Main Netz Kleyer</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/36</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Niddertal</td>
<td>RMV</td>
<td>B</td>
<td>12/12</td>
<td>12/27</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag Bergstraße (Teilnetz Dieselnetz Südwest)</td>
<td>VRN</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/15</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südwest (Los 1) FV</td>
<td>VRN</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>6/38</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Neckar-Ried (Bergstraße)</td>
<td>VRN</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/17</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)</td>
<td>VRN</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/17</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Neckar-Ried (Bergstraße/S-Bahn, Stufe 2)</td>
<td>VRN</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/17</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>OEG Ringlinie</td>
<td>VRN</td>
<td>N</td>
<td>10/09</td>
<td>12/30</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe HE</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>51,4</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Mecklenburg-Vorpommern (MV)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Netz Ostseeküste MV</td>
<td>NA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/19</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Teilnetz Warnow (Dieselnetz)</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/24</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Teilnetz Warnow (Elektronetz)</td>
<td>BA</td>
<td>12/12</td>
<td>12/24</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn II</td>
<td>BA</td>
<td>12/12</td>
<td>12/22</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord-Süd BE/BB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/26</td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ost-West MV</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Westmecklenburg Übergang</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/17</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Usedom UBB</td>
<td>N</td>
<td>1/03</td>
<td>12/17</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Doberan</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/27</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Rügen</td>
<td>BA</td>
<td>2/08</td>
<td>6/28</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Bergen-Lauterbach</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/18</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe MV</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>17,0</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag</td>
<td>AT</td>
<td>Vertragsart</td>
<td>Beginn</td>
<td>Ende</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------------------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland ÜV</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland RE60/70</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
</tr>
<tr>
<td>RB Br `schweig-Hildesheim ÜV 6</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Niedersachsen-Ost</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/25</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresskreuz Niedersachsen/Bremen</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/22</td>
</tr>
<tr>
<td>OWL-Dieselnetz (Los Süd)</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Nord ST</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los II)</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle-Kassel ÜV 17</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>LNVG</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Nordthüringen</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Göttingen-Erfurt ÜV 18</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/18</td>
</tr>
<tr>
<td>Heide-Kreuz RB37/38</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/19</td>
</tr>
<tr>
<td>Hanse-Netz HH/HB/NI</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/18</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Uelzen - Göttingen</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Uelzen - Göttingen FV</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/31</td>
</tr>
<tr>
<td>Express Cuxhaven - Hamburg</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
</tr>
<tr>
<td>RB Rotenburg - Verden ÜV 4</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/18</td>
</tr>
<tr>
<td>Regio-S-Bahn HB/NI</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/10</td>
<td>12/21</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Hannover</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/12</td>
<td>12/20</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Stade (S3)</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/18</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ost SH</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/19</td>
</tr>
<tr>
<td>Weser-Elbe-Netz RB33/34</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
</tr>
<tr>
<td>Weser-/Lammetalbahn RB77/79</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Emsland ÜV</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Emsland RE 15</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Leer - Groningen</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/20</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordosthessen-Netz</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/06</td>
<td>12/16</td>
</tr>
<tr>
<td>Teilnetz Weser-Ems</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/16</td>
</tr>
<tr>
<td>Teutoburger Wald-Netz</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
</tr>
<tr>
<td>Teutoburger Wald-Netz ÜV</td>
<td>LNVG</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/17</td>
</tr>
<tr>
<td>Mehrleistungen LNVG nach 2015</td>
<td>LNVG</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/50</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Hannover</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/12</td>
<td>12/20</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland ÜV (RH)</td>
<td>RH</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/15</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland RE60/70</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Verkehrsvertrag

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Elektronetz Niedersachsen-Ost ÜV</td>
<td>RH</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/15</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Niedersachsen-Ost</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/25</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresskreuz Niedersachsen/Bremen</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/22</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los II)</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Heide-Kreuz</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/19</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Uelzen - Göttingen</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/15</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Uelzen - Göttingen FV</td>
<td>RH</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/31</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Altvertrag NI (Vorvertrag EMIL)</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland RE60/70</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Altvertrag NI (Vorvertrag ENNO)</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Niedersachsen-Ost</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle - Goslar</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle - Goslar FV</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/17</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordharznetz (HEX)</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/17</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordharznetz (HEX) Goslar-Vienenburg</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/17</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordharznetz (HEX) Goslar-Vienenburg</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/17</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Altmark-Börde-Anhalt</td>
<td>ZGB</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/18</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Nord ST</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los II)</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>RB Braunschweig - Helmstedt Verstärker</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/28</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Mehrleistungen ZGB nach 2015</td>
<td>ZGB</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe NI</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>51,8</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Nordrhein-Westfalen (NW)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kölner Dieselnetz</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/33</td>
<td>4,9</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn NVR Direkt</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/23</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>RE/RB NVR Direkt</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>1/11</td>
<td>12/19</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelrheinbahn</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 29 - Aachen-Lüttich</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rurtalbahn</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/25</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhein-Sieg-Express</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/25</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Maas-Rhein-Express</td>
<td>NVR</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhein-Wupper-Münsterland-Express</td>
<td>NVR</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Revision RegG - Endbericht**

KCW GmbH, 15.9.2014
<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>RRX Rhein-Ruhr-Express</td>
<td>NVR</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Weser-/Lammetalbahn RB77/79</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Großvertrag NW NPH</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großvertrag NW VVOWL</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großvertrag NW ZRL</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>4,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großvertrag NW ZVM</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>KHB - RB 94</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/04</td>
<td>12/17</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Hannover</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/12</td>
<td>12/20</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresskreuz Niedersachsen/Bremen</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/22</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>OWL-Dieselmischetz (Los Nord)</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>OWL-Dieselmischetz (Los Süd)</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Hellertalbahn</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>9/99</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifel-Westerdorf-Sieg-Nett Los 2</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/30</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Haard-Achse FV I</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Sauerlandnetz</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Teilnetz Weser-Em</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/16</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Emscher-Münsterland</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/06</td>
<td>12/18</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ruhr-Sieg-Netz</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/19</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Teutoburger Wald-Netz</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/17</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Hellweg-Netz</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Maas-Rhein-Lippe-Netz</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/25</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Main-Lahn-Sieg</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/10</td>
<td>12/23</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhein-Sieg-Express</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Westliches Münsterland</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/26</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Westliches Münsterland RB 63 / RB 65</td>
<td>NWL</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/26</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Mittelland RE60/70</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Kölner Dieselmischetz</td>
<td>NWL</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/33</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Expresslinie Emsland RE 15</td>
<td>NWL</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RRX Rhein-Ruhr-Express</td>
<td>NWL</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio S-Bahn Netto NW</td>
<td>VRR</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/19</td>
<td>13,6</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Vertrag 2011 RB Netto NW</td>
<td>VRR</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/19</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Vertrag 2011 RE NW</td>
<td>VRR</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/19</td>
<td>8,5</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Vertrag NVN Netto NW</td>
<td>VRR</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/16</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Haard-Achse FV I</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sauerlandnetz</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/04</td>
<td>12/16</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>RB43-Vertrag</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/15</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Sauerlandnetz RB 43</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Verkehrsvertrag

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Emscher-Ruhrtal-Netz</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/05</td>
<td>12/19</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Emscher-Münsterland</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/06</td>
<td>12/18</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Ruhr-Sieg-Netz</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/19</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hellweg-Netz</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Maas-Rhein-Lippe-Netz</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/25</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Niers-Rhein-Emscher-Netz</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/25</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Westliches Münsterland</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/26</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>RegioBahn inhouse-Vertrag</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>S7-Vertrag</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>S5 und S8 - Vertrag</td>
<td>VRR</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 6a</td>
<td>VRR</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 7 / RB 48</td>
<td>VRR</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe NW</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>102,9</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Rheinland-Pfalz (RP)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kölner Dieselnetz</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/33</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 1)</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/30</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/30</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Daadetalbahn FV I</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Trier - Metz</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>6/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelrheinbahn</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Hunsrücksteilstrecke</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/29</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Moseltalbahn-RB</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/24</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Brohltalbahn</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>4/10</td>
<td>11/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Kasbachtalbahn Ausflugsverkehr</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>4/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Eifelquerbahn</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>B</td>
<td>5/10</td>
<td>10/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Rheingau</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>B</td>
<td>12/10</td>
<td>12/23</td>
<td>1,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhein-Sieg-Express</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/25</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Rheinachse Nord RB 27, RE 8, RE 6</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/11</td>
<td>12/19</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Trier - Luxemburg</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>B</td>
<td>12/13</td>
<td>12/29</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südwest Los 2</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/37</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RE-Netz Südwest 14-29</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Saar RB</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/18</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Saar-Hunsrück-Express</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>N</td>
<td>5/12</td>
<td>10/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Moselweinbahn</td>
<td>SPNV Nord</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag</td>
<td>AT</td>
<td>Vertragsart</td>
<td>Beginn</td>
<td>Ende</td>
<td>Mio. Zugkm</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------------------------</td>
<td>-----</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/02</td>
<td>12/18</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP -</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Strasbourg-Neustadt/W</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP -</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/15</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Zellertalbahn</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP -</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>5/10</td>
<td>12/18</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Wieslauterbahn</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/03</td>
<td>12/30</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelrheinbahn</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtbahn Karlsruhe - Wörth</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtbahn Karlsruhe - Wörth - Germersheim</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/23</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Südhesseennetz</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>B</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>West-Südpfalnetz RP</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>4,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselloetz Southwest (Los 1)</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>NA</td>
<td>12/15</td>
<td>6/38</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselloetz Southwest (Los 2) FV</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/37</td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselloetz Southwest Los 2 (RE F - MZ - KH - SB)</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/37</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Southwest Los 1 - Zellertalbahn</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>NA</td>
<td>1/15</td>
<td>6/38</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhein-Haardt-Bahn</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>10/09</td>
<td>10/22</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>RE 6-Vertrag</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/23</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>RE-Netz Südwest 14-29</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Main Netz Kleyer</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/36</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Zusatzverkehre RP Großveranstaltungen</td>
<td>SPNV Süd</td>
<td></td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Summe RP** | \[39,9\]

### Saarland (SL)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag SL</td>
<td>N</td>
<td>1/05</td>
<td>12/18</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Mehrverkehr SL</td>
<td>N</td>
<td>6/09</td>
<td>12/18</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Harmonisierung RB71</td>
<td>N</td>
<td>1/11</td>
<td>12/18</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Saarbahn Obere Saar</td>
<td>N</td>
<td>1/07</td>
<td>12/19</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Saarbahn Kollertal</td>
<td>N</td>
<td>1/07</td>
<td>12/19</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>West-Südpfalnetz RP</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Moseltalbahn-RB</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/24</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Trier - Metz FV</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Southwest (Los 2)</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>6/37</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>RE-Netz Südwest</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>1,1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Revision RegG - Endbericht*

KCW GmbH, 15.9.2014 | Seite 162
### Verkehrsvertrag

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe SL</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>7,8</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Sachsen (SN)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>AT</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Freiberger Eisenbahn</td>
<td>ZVMS</td>
<td>BA</td>
<td>5/00</td>
<td>12/19</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Diesenetz Nordwestsachsen (Los B)</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/31</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>InterRegio-Nachfolge</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>6/16</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Verkehrsvertrag RNV EGB RB80/81/89/95</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/02</td>
<td>12/17</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>ZVMS</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB Zubringer Gößnitz - Glauchau</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/17</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I - Flügel S5X</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/25</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>CityBahnChemnitz</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>8/04</td>
<td>12/20</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Chemnitzer-Model-Netz Interim I</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>9/15</td>
<td>12/20</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Cranzahl</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>1/08</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Verkehrsvertrag SN 2006</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/15</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Interimnetz DB Regio I</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>6/16</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Interimnetz DB Regio II</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/16</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Vereinbarung Z-VOE / ZVMS Linie S 3</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/24</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Mitte-Deutschland-Verbindung</td>
<td>ZVMS</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/21</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Leipzig - Chemnitz</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Diesenetz Nordwestsachsen (Los B)</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag SN - Bestandsnetz</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>1/06</td>
<td>12/15</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag SN - Interimnetz</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>1/06</td>
<td>12/15</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Leipzig - Geithain FV II</td>
<td>ZVNL</td>
<td>B</td>
<td>12/13</td>
<td>12/15</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cottbus - Leipzig</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>12/09</td>
<td>12/22</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Nahverkehrsline SN RB118</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/15</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB II</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Saxonia</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>6/11</td>
<td>12/21</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Diesenetz Ostthüringen</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>12/24</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Döllnitzbahn Verkehrsleistung</td>
<td>ZVNL</td>
<td>N</td>
<td>1/15</td>
<td>12/19</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>ZVNL</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Diesenetz Nordwestsachsen Alt</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>5/01</td>
<td>12/15</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag</td>
<td>AT</td>
<td>Vertragsart</td>
<td>Beginn</td>
<td>Ende</td>
<td>Mio. Zugkm</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------------------</td>
<td>---------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>--------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>E-Netz Mittelsachsen (RE3, RB30/45)</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>5/01</td>
<td>6/16</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Freital/Radebeul</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>1/07</td>
<td>12/22</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>tschechische RE</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz VVO FV I</td>
<td>ZVOE</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/24</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Dresden</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/27</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Saxonia</td>
<td>ZVOE</td>
<td>BA</td>
<td>6/11</td>
<td>12/21</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Elbe-Elster</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>6/13</td>
<td>12/22</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostsachsenetz</td>
<td>ZVOE</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/18</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>ZVOE</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Elbe-Labe-Sprinter / U29</td>
<td>ZVOE</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/19</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Spree-Neiße-Netz</td>
<td>ZVON</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/18</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmalspurbahn Oybin</td>
<td>ZVON</td>
<td>N</td>
<td>12/08</td>
<td>12/23</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dreiländerbahn SN</td>
<td>ZVON</td>
<td>B</td>
<td>12/10</td>
<td>12/20</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostsachsenetz</td>
<td>ZVON</td>
<td>B</td>
<td>12/14</td>
<td>12/18</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Vertrag ZVV SN</td>
<td>ZVV</td>
<td>N</td>
<td>4/00</td>
<td>6/16</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Vertrag ZVV/DB Regio SN - FV</td>
<td>ZVV</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Vogtlandnetz</td>
<td>ZVV</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/27</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Zeulenroda - Hof</td>
<td>ZVV</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>6/22</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>DB Regio Ersatzverkehr IRE 1</td>
<td>ZVV</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>6/16</td>
<td>0,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Summe SN** 37,5

### Sachsen-Anhalt (ST)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>DB Regio Großer Verkehrsvertrag ST</td>
<td>N</td>
<td>1/03</td>
<td>12/15</td>
<td>8,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Sachsen-Anhalt-Süd</td>
<td>N</td>
<td>1/07</td>
<td>12/18</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordharznetz (HEX)</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/17</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Altmark-Börde-Anhalt</td>
<td>N</td>
<td>12/06</td>
<td>12/18</td>
<td>3,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Klostermansfeld - Wippra</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/18</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle - Goslar</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/17</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>RB Stendal - Rathenow</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/18</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pfeifferminzbahn</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn I</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Stadtbahn II</td>
<td>BA</td>
<td>12/11</td>
<td>12/22</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Ostthüringen</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>12/24</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>1,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsvertrag</td>
<td>Vertragsart</td>
<td>Beginn</td>
<td>Ende</td>
<td>Mio. Zugkm</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------------------------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB II</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektronetz Nord ST</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/28</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord-Süd BE/BB</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/26</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle - Nürnberg</td>
<td></td>
<td>12/15</td>
<td>12/25</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Halle Hbf - Halle-Trotha</td>
<td>BA</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Harzer Schmalspurbahnen (HSB-Ländervertrag ST)</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Dessau - Wörlitz</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Lutherstadt Wittenberg - Bad Schmiedeberg</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rübelandbahn Ausflugsverkehr</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>1/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonderverkehre Dritter ST</td>
<td>N</td>
<td>1/10</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe ST</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>25,7</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Schleswig-Holstein (SH)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Netz Mitte SH (Los A) FV I</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Mitte SH (Los B) FV I</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/27</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord SH 2a</td>
<td>N</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Nord SH 2b</td>
<td>N</td>
<td>12/11</td>
<td>12/21</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ost SH</td>
<td>N</td>
<td>12/09</td>
<td>12/19</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz West SH</td>
<td>N</td>
<td>12/05</td>
<td>12/16</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>S-Bahn Hamburg</td>
<td>N</td>
<td>12/02</td>
<td>12/18</td>
<td>0,9</td>
</tr>
<tr>
<td>AKN-Stammmnetz</td>
<td>B</td>
<td>1/96</td>
<td>12/30</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ostseeküste MV</td>
<td>NA</td>
<td>12/07</td>
<td>12/19</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netz Ost-West MV</td>
<td>NA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Niebüll-Tönner FV II</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/18</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburg-Padborg(-København)</td>
<td>N</td>
<td>12/10</td>
<td>12/27</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Niebüll-Dagebüll</td>
<td>N</td>
<td>2/11</td>
<td>12/25</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe SH</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>25,3</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Thüringen (TH)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dieselnetz Nordthüringen</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südthüringen</td>
<td>NA</td>
<td>6/01</td>
<td>12/16</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Ostthüringen</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>12/24</td>
<td>3,9</td>
</tr>
<tr>
<td>E-Netz Thüringen</td>
<td>N</td>
<td>1/12</td>
<td>12/15</td>
<td>4,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Revision RegG - Endbericht
KCW GmbH, 15.9.2014
<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsvertrag</th>
<th>Vertragsart</th>
<th>Beginn</th>
<th>Ende</th>
<th>Mio. Zugkm</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>B</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Neigetechnik-Netz TH</td>
<td>N</td>
<td>1/12</td>
<td>12/21</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB Zubringer Gößnitz - Glauchau</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/16</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>MDSB I</td>
<td>BA</td>
<td>12/13</td>
<td>12/25</td>
<td>0,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Erfurt - Landesgrenze (- Magdeburg)</td>
<td>N</td>
<td>1/12</td>
<td>12/18</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Pfefferminzbahn</td>
<td>N</td>
<td>1/12</td>
<td>12/16</td>
<td>0,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Erfurt - Ilmenau</td>
<td>N</td>
<td>12/13</td>
<td>12/16</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Fröttstädt - Friedrichroda</td>
<td>N</td>
<td>1/12</td>
<td>12/16</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)</td>
<td>BA</td>
<td>12/14</td>
<td>12/29</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrisches Netz Franken</td>
<td>N</td>
<td>12/11</td>
<td>12/25</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>RE Halle - Nürnberg</td>
<td>N</td>
<td>12/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Harzer Schmalspurbahnen</td>
<td>N</td>
<td>3/03</td>
<td>2/15</td>
<td>0,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Harzer Schmalspurbahnen</td>
<td>N</td>
<td>3/15</td>
<td>12/30</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kissinger Stern FV I</td>
<td>N</td>
<td>12/14</td>
<td>12/28</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Linie Zeulenroda - Hof</td>
<td>N</td>
<td>6/12</td>
<td>6/22</td>
<td>0,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nordosthessen-Netz</td>
<td>BA</td>
<td>12/06</td>
<td>12/16</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberweißbacher Berg- und Schwarzbahn</td>
<td>N</td>
<td>7/01</td>
<td>12/21</td>
<td>0,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Vogtlandnetz</td>
<td>N</td>
<td>12/12</td>
<td>12/27</td>
<td>0,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe TH</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><strong>21,4</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 7.3 Übersicht der geplanten Mehrbestellungen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Mehrbestellung</th>
<th>Kriterium/Kriterien</th>
<th>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</th>
<th>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Ausbau Gäubahn</td>
<td>A</td>
<td>2017</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Ausbau Frankenbahn</td>
<td>A, E</td>
<td>2019</td>
<td>664.356</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar</td>
<td>A, B, C, D, G</td>
<td>2019</td>
<td>800.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Elektrifizierung Südbahn</td>
<td>A, B, D, F, G</td>
<td>2023</td>
<td>1.590.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Stuttgart 21 und NBS Stuttgart-Ulm</td>
<td>A, B, C, D, E, F, G</td>
<td>2019</td>
<td>5.424.944</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Elektrifizierung Hochrhein</td>
<td>A</td>
<td>2025</td>
<td>500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Vorortverkehre Frankfurt/M</td>
<td>G, kein Infrastrukturausbau notwendig</td>
<td>2016</td>
<td>50.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung Main-Spessart-Express</td>
<td>G, V</td>
<td>2016</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Angebotsausweitung München-Nürnberg</td>
<td>G, V</td>
<td>2017</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Stundentakt München-Wasserburg; Kreuzungsbahnhof Steinhöring</td>
<td>B, D, E, G</td>
<td>2017</td>
<td>200.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung Zulauf Aschaffenburg</td>
<td>A, B, D, G</td>
<td>2017</td>
<td>170.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung Linienstern Mühldorf</td>
<td>A, B, G</td>
<td>2017</td>
<td>400.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung Würzburg-Stuttgart</td>
<td>A, D, E, G</td>
<td>2018</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Regionalbahnverkehr um Nürnberg inkl. Reactivierung der Hesselbergbahn zwischen Dombühl und Dinkelsbühl</td>
<td>G, Bestellgarantie</td>
<td>2019</td>
<td>650.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Einzugsgebiet von Ulm</td>
<td>A, G, kein Infrastrukturenbau notwendig</td>
<td>2019</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>--------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung S-Bahn Nürnberg</td>
<td>A, B, C, D, F, G</td>
<td>2019</td>
<td>470.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Überregionaler Flughafen-Express</td>
<td>C, D, G</td>
<td>2020</td>
<td>1.500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Anbindung Geretsried an S-Bahn München</td>
<td>A, B, G</td>
<td>2020</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Angebotsausweitung im Zuge der Wiederausschreibung IR 25 Ersatz Nord</td>
<td>G, kein Infrastruktur-ausbau notwendig</td>
<td>2021</td>
<td>700.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Reaktivierung der Staudenbahn (Strecke Gessertshausen - Langenneufnach)</td>
<td>G</td>
<td>2021</td>
<td>580.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung Würzburg-Lauda</td>
<td>A, D, E, G</td>
<td>2021</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Vorortverkehre München-Buchloe</td>
<td>D, E, G</td>
<td>2021</td>
<td>900.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Bahnknotenkonzept München (2. S-Bahn Stammstrecke)</td>
<td>A, B, C, G</td>
<td>2023</td>
<td>5.500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Angebotsausweitung im Zuge der Elektrifizierung Geltendorf-Lindau mit der Ausschreibung E-Netz Allgäu</td>
<td>D, E, G</td>
<td>2022</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Expressverkehr zwischen Nürnberg, Regensburg und München wegen zu erwartender Nachfragezuwächse</td>
<td>G, kein Infrastruktur-ausbau notwendig</td>
<td>2023</td>
<td>700.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Bahnknotenkonzept München (Erdinger Ringschluss)</td>
<td>A</td>
<td>2024</td>
<td>500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Ostbayernverkehre Umstellung Neigetechnik auf konventionellen Betrieb</td>
<td>G</td>
<td>2024</td>
<td>800.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Expressverkehr auf der Relation München-Plattling-Passau</td>
<td>A, E</td>
<td>2024</td>
<td>1.032.500</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Großraum Würzburg</td>
<td>G, kein Infrastruktur-ausbau notwendig</td>
<td>2024</td>
<td>1.575.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Expressverkehr zwischen Hof, Bayreuth und Lichtenfels</td>
<td>A, B, D</td>
<td>2024</td>
<td>408.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Leistungsausweitung im Großraum Regensburg</td>
<td>G</td>
<td>2025</td>
<td>1.458.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Revision RegG - Endbericht**

KCW GmbH, 15.9.2014
<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>Mehrbestellung</th>
<th>Kriterium/Kriterien</th>
<th>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</th>
<th>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BE</td>
<td>RB 24 Süd*</td>
<td>B, Bau</td>
<td>2016</td>
<td>259.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Zusätzliche Verkehre nach Polen</td>
<td>F</td>
<td>2016</td>
<td>136.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Ersatz für Mehrleistungspaket, S21*</td>
<td>C, Bau</td>
<td>2020</td>
<td>1.285.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Verdichterleistungen Berlin - Stettin</td>
<td>F</td>
<td>2020</td>
<td>85.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Hauptbahnhof (tief) - Potsdamer Platz</td>
<td>A, C</td>
<td>2025</td>
<td>690.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Verdichterleistungen nach Zossen*</td>
<td>B</td>
<td>2025</td>
<td>41.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Anbindung BER, RE9*</td>
<td>B</td>
<td>2025</td>
<td>993.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Verlängerung RB27 Karow - Gesundbrunnen</td>
<td>E, G</td>
<td>2025</td>
<td>267.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Taktverdichtung S1 Oranienburg</td>
<td>E</td>
<td>2025</td>
<td>39.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Taktverdichtung S2 Bernau</td>
<td>E</td>
<td>2025</td>
<td>21.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Taktverdichtung S25 Tegel</td>
<td>C</td>
<td>2025</td>
<td>421.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Zusätzliche Verkehre nach Polen</td>
<td>F</td>
<td>2016</td>
<td>716.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>RB 24 Süd* Stufe 1</td>
<td>B</td>
<td>2017</td>
<td>89.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Verdichterleistung Wittenberge - Perleberg - Neuruppin West</td>
<td>F</td>
<td>2018</td>
<td>181.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>RB 24 Süd* Stufe 2</td>
<td>B</td>
<td>2025</td>
<td>416.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Verdichterleistungen Angermünde-Stettin</td>
<td>F</td>
<td>2020</td>
<td>257.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Verdichterleistungen nach Zossen*</td>
<td>B</td>
<td>2025</td>
<td>63.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Anbindung BER, RE9*</td>
<td>B</td>
<td>2025</td>
<td>993.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Taktverdichtung S1 Oranienburg</td>
<td>E</td>
<td>2025</td>
<td>132.000</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Taktverdichtung S2 Bernau</td>
<td>E</td>
<td>2025</td>
<td>78.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>KBS 125 Taktverdichtung auf der RS2 30'-Takt zwischen Bremen-Hbf und Bremerhaven</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>431.323</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>KBS 120 Taktverdichtung metronom Regional 30'-Takt zwischen Rotenburg und Bremen-Hbf, Mo - Fr</td>
<td>G</td>
<td>2019</td>
<td>291.907</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>KBS 127 Taktverdichtung auf der RS1 15'-Takt zwischen Bremen-Blumenthal und Bremen-Vegesack</td>
<td>G</td>
<td>2023</td>
<td>148.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>KBS 380 Taktverdichtung auf der RS1 30'-Takt zwischen Bremen Hbf. und Verden an Mo-Fr</td>
<td>G</td>
<td>2024</td>
<td>98.623</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Verkehrsverbesserungen im Bestandsnetz S-Bahn</td>
<td>G</td>
<td>2019</td>
<td>290.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Verkehrsverbesserungen Harburg Rathaus - Altona, vsl. durch eine neue Line S 32</td>
<td>G</td>
<td>2021</td>
<td>470.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Verlängerung der S 21 nach Kaltenkirchen</td>
<td>C, G</td>
<td>2021</td>
<td>60.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Realisierung S 4 (Ost) (HH - Ahrensburg - Bargteheide - Bad Oldesloe)</td>
<td>A, C, G</td>
<td>2024</td>
<td>680.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Linie 75 Wiesbaden - Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg Stufe 2 Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td></td>
<td>2016</td>
<td>50.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Treysa - Verbundgrenze</td>
<td>A</td>
<td>2016</td>
<td>34.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Dieselnetz Südwest</td>
<td>A, E</td>
<td>2016</td>
<td>109.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Ausschreibung Odenwaldbahn/Dreieichbahn (einschließlich geändertes Angebotskonzept Dreieichbahn) kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td></td>
<td>2016</td>
<td>20.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Ausschreibung RE 55 und Vorlaufbetrieb zur nordmainischen S-Bahn (RB 55) kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td></td>
<td>2017</td>
<td>150.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Kassel - Warburg aufgrund von Maßnahmen in NRW</td>
<td></td>
<td>2017</td>
<td>34.700</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar Los 1</td>
<td>D</td>
<td>2017</td>
<td>64.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Ausschreibungsprojekt Main Neckar Ried (mit VRN und NVBW)</td>
<td>Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2018</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 1</td>
<td>kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2018</td>
<td>500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 2</td>
<td>kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2018</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 3</td>
<td>kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2018</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Main-Neckar-Ried RE/SE</td>
<td>A, C</td>
<td>2018</td>
<td>176.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>S-Bahn Rhein-Neckar Los 2</td>
<td>A, C</td>
<td>2018</td>
<td>95.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Gateway Gardens</td>
<td>D</td>
<td>2019</td>
<td>40.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Linie 75 Wiesbaden - Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg Stufe 3</td>
<td>Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2019</td>
<td>150.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Verbindung zum Flughafen Hahn</td>
<td>A, B, E</td>
<td>2019</td>
<td>200.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>15-Minuten-Takt Kelkheim - Frankfurt-Höchst</td>
<td>Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2020</td>
<td>50.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Hessen-Express Stufe 1</td>
<td>Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2020</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Ausbau S 6 (Auswirkungen auf Gallus-Netz) Stufe 1</td>
<td>B, C, D</td>
<td>2020</td>
<td>350.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Ausbau S6 Stufe 2</td>
<td>B, C, D</td>
<td>2021</td>
<td>70.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Hessen-Express Stufe 2</td>
<td>Kein Infrastruktur- ausbau notwendig</td>
<td>2021</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Verlängerung S 5 bis Usingen</td>
<td>A</td>
<td>2022</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/ Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>----------------------</td>
<td>----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Hessen-Express Stufe 3</td>
<td>Kein Infrastrukturausbau notwendig</td>
<td>2022</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Nordmainische S-Bahn</td>
<td>C</td>
<td>2022</td>
<td>620.000</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Regionaltangente West</td>
<td>C</td>
<td>2024</td>
<td>1.800.000</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Darßbahn Velgast – Barth – Zingst</td>
<td>A, B</td>
<td>2020</td>
<td>165.000</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Durchgehende RE-Verbindung Lübeck - Schwerin (ersetzt heutige RE-Linie Lübeck - Bad Kleinen)</td>
<td>A</td>
<td>2023</td>
<td>116.800</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Anbindung Usedom über Karnin (SPNV-Leistungen Ducherow - südwestlich Swinemünde)</td>
<td>A</td>
<td>2025</td>
<td>236.800</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Leistungsausweitung Montag - Freitag auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn - Uelzen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>247.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Leistungsausweitung am Wochenende auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn - Uelzen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>140.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 110 zeitweiler Halbstundentakt Hamburg - Uelzen - Hannover an Fr+Sa+S</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>167.399</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 110 Stundentakt der Metropollinie HH-Harburg - Lüneburg (metronomRegional) an Sonntagen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>37.672</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 112 Ausweitung des Bedienungszeitraums zwischen Lüneburg und Dannenberg Ost</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>38.946</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 121 Cuxhaven - Hamburg Beseitigung einer Taktlücke</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>11.009</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 121 Laufwegsverlängerungen in der HVZ S3 Stade - HH-Neugraben - HH Hbf (S)</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>114.509</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 123 Buchholz i.d.N. - Soltau (Han) HVZ-Verstärker auch nachmittags</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>34.103</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 123 Soltau (Han) - Hannover HVZ-Verstärker</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>73.748</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Leistungsausweitung am Wochenende Braunschweig - Wolfsburg</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 313 Hildesheim - Braunschweig Stundentakt an Sa+S</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>38.691</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 355 Holzminden - Kreiensen Stundentakt</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>167.654</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 357 Durchbindungen Göttingen - Northeim - Nordhausen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>113.997</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 358 Stundentakt Braunschweig - Herzberg</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>19.104</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 370 zusätzliche Verstärker Hannover - Minden</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>17.564</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 372 Löhne - Hameln - Hildesheim Stundentakt</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>38.500</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 380 Hannover - Nienburg zusätzliche HVZ-Verstärker</td>
<td>G</td>
<td>2023</td>
<td>5.504</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 611 Stundentakt Kassel - Göttingen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>33.280</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 1</td>
<td>G</td>
<td>2017</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 115 Stundentakt Uelzen - Braunschweig</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>140.218</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Ausweitung der Abendbedienung</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>156.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 125 Taktverdichtung auf der RS 2 30'-Takt zwischen Bremen und Bremerhaven</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>660.038</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 360.x S-Bahn Hannover zeitweise Verdichtung einzelner Linien</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>75.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 2</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 3</td>
<td>G</td>
<td>2019</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 120 Taktverdichtung metronomRegional Rotenburg - Bremen 30'-Takt Mo-Fr</td>
<td>G</td>
<td>2019</td>
<td>430.517</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 124 Stundentakt Rotenburg (Wümme) - Verden</td>
<td>G</td>
<td>2020</td>
<td>138.583</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 4</td>
<td>G</td>
<td>2021</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Leistungsausweitung zum Halbstundentakt auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn</td>
<td>G</td>
<td>2021</td>
<td>310.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>KBS 392 zusätzliche Bedienung Wilhelmshaven - Oldenburg im Zweistundentakt durch RE durch Flügelung der RE Hannover-Norddeich in Oldenburg</td>
<td>G</td>
<td>2023</td>
<td>344.071</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 5</td>
<td>G</td>
<td>2023</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Reaktivierungsstrecke NN 6</td>
<td>G</td>
<td>2025</td>
<td>347.600</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Leistungsausweitung zum Halbstundentakt auf der Strecke Braunschweig - Wolfsburg</td>
<td>G</td>
<td>2025</td>
<td>250.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>S-Bahn Ausweitung Siegstrecke</td>
<td>D</td>
<td>2016</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Ausbau der Regiobahn Mettmann - Wuppertal</td>
<td>D</td>
<td>2017</td>
<td>550.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Verknüpfung RE 57 mit RB 55 (nach Reaktivierung Korbach-Frankenberg)</td>
<td>D</td>
<td>2017</td>
<td>42.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Taktverdichtung Münster - Burgsteinfurt</td>
<td>A</td>
<td>2017</td>
<td>242.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Anpassung Bedienungszeiten / letzte Abfahrten aus den Oberzentren</td>
<td>A</td>
<td>2017</td>
<td>390.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Rhein-Ruhr-Express - Vorlaufbetrieb</td>
<td>G</td>
<td>2017</td>
<td>1.500.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Taktverdichtung RB32</td>
<td>A</td>
<td>2019</td>
<td>30.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RRX-Ergänzungsmaßnahme / Taktverdichtung Hamm - Paderborn (1. Stufe)</td>
<td>A</td>
<td>2019</td>
<td>645.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RRX-Ergänzungsmaßnahme / Durchbindung Hannover - Bielefeld - Hamm (1. Stufe)</td>
<td>A</td>
<td>2020</td>
<td>412.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Reaktivierung Niederrhein-Bahn</td>
<td>A</td>
<td>2020</td>
<td>270.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>MRX</td>
<td>G</td>
<td>2020</td>
<td>155.509</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Direktverbindungen Recklinghausen - Bochum</td>
<td>A</td>
<td>2020</td>
<td>49.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Betuwe-Ausbau</td>
<td>D</td>
<td>2020</td>
<td>188.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RE7 Halbstundentakt Krefeld - Köln</td>
<td>A</td>
<td>2020</td>
<td>515.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Verlängerung S9 nach Recklinghausen</td>
<td>G</td>
<td>2020</td>
<td>364.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>dritte Leistung Dortmund - GE - OB - Duisburg mit allen Halten</td>
<td>A</td>
<td>2020</td>
<td>775.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Reaktivierung Münster - Sendenhorst</td>
<td>A</td>
<td>2021</td>
<td>510.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RB31 Halbstundentakt Moers-Xanten</td>
<td>A</td>
<td>2021</td>
<td>170.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RRX-Ergänzungsmaßnahme / Durchbindung RE Hannover - Bielefeld - Hamm (2. Stufe)</td>
<td>A</td>
<td>2021</td>
<td>488.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>RRX-Ergänzungsmaßnahme / Aufbau Zulauflinie aus Ostwestfalen (Region Bielefeld, Lage/Lemgo, Detmold)</td>
<td>A</td>
<td>2021</td>
<td>115.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Ausbau Warendorfer (Strecke Münster-Warendorf-Rheda)</td>
<td>A</td>
<td>2022</td>
<td>193.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Ausbau der S 11</td>
<td>A</td>
<td>2022</td>
<td>195.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Verlängerung S1 nach Dortmund-Brügmannplatz</td>
<td>D</td>
<td>2022</td>
<td>34.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Ausbau der Eisenbahnstrecke von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel</td>
<td>D</td>
<td>2022</td>
<td>110.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Ausbau der Erft-S-Bahn (dadurch entfällt RB38)</td>
<td>A</td>
<td>2022</td>
<td>550.000</td>
</tr>
<tr>
<td>NW</td>
<td>Taktverdichtung Essen - Münster</td>
<td>A</td>
<td>2025</td>
<td>890.000</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Taktverdichtung Mainz - Worms</td>
<td>A, C, D</td>
<td>2017</td>
<td>194.000</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Reaktivierung Weststrecke Trier (Ehrang - Igel)</td>
<td>A</td>
<td>2019</td>
<td>200.000</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Reaktivierung Hunsrückbahn zur Schienenanbindung des Flughafens Hahn</td>
<td>A, B, E</td>
<td>2019</td>
<td>1.390.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>Betriebsaufnahme Homburg-Zweibrücken</td>
<td>A, C</td>
<td>2020</td>
<td>136.300</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Vorgabe ÖPNV-FinVO+E-Netz Mittelsachsen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>109.573</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-----------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Vorgabe ÖPNV-FinVO+E-Netz Mittelsachsen</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>6.863</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>RE - Zusatz Görlitz - Dresden</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>56.560</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>RE - Zusatz Görlitz - Dresden</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>20.910</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>30-Minuten-Takt der Linie S2 zwischen Leipzig Hbf und Gaschwitz</td>
<td>D</td>
<td>2016</td>
<td>130.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Taktverdichtung Dresden - Freiberg</td>
<td>G</td>
<td>2017</td>
<td>62.434</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Inbetriebnahme E-Netz Mittelsachsen (EMS)</td>
<td>G</td>
<td>2017</td>
<td>210.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Stundentakt zwischen Leipzig und Erfurt/Jena</td>
<td>G</td>
<td>2018</td>
<td>36.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>S-Bahnausbau Dresden</td>
<td>C,D</td>
<td>2018</td>
<td>928.758</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Erweiterung Betriebsprogramm des &quot;Chemnitzer Modells&quot; - Stufe 2 (Ausbau Chemnitz - Thalheim)</td>
<td>C</td>
<td>2020</td>
<td>280.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>RE Dresden - Usti</td>
<td>G</td>
<td>2021</td>
<td>591.335</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Inbetriebnahme Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS)</td>
<td>E</td>
<td>2025</td>
<td>70.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>15-Minuten-Takt der Linie S1 zwischen Leipzig Hbf und Leipzig, Miltitzer Allee</td>
<td>D</td>
<td>2025</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>Neigetechnikfolgekonzept Halle - Goslar</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>RX Halle - Jena</td>
<td>F, G</td>
<td>2016</td>
<td>300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>STS-Netz</td>
<td>F, G</td>
<td>2016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>MDSB II-Netz</td>
<td>G</td>
<td>2016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>Neuvergabe Dieselineute</td>
<td>G</td>
<td>2019</td>
<td>100.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Wiederinbetriebnahme Kiel - Schönberger Strand</td>
<td>A, B, D, G, V</td>
<td>2017</td>
<td>370.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Angebotsausweitungen Netz West</td>
<td>G</td>
<td>2017</td>
<td>800.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Land</td>
<td>Mehrbestellung</td>
<td>Kriterium/Kriterien</td>
<td>Geplante IBN (Fahrplanjahr)</td>
<td>Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)</td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>--------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td>-----------------------------</td>
<td>-------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>2. Ausbaustufe Kiel - Lübeck</td>
<td>A, E, G</td>
<td>2017</td>
<td>225.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Wiederinbetriebnahme Rendsburg - Fockbek</td>
<td>A, G, V</td>
<td>2018</td>
<td>80.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Wiederinbetriebnahme Wrist - Kellinghusen</td>
<td>A, G, V</td>
<td>2019</td>
<td>45.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>S-Bahn HH Eidelstedt - Kaltenkirchen</td>
<td>A, C, G, V</td>
<td>2021</td>
<td>150.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Angebotsausweitungen im Lübecker Raum</td>
<td>G</td>
<td>2022</td>
<td>390.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Angebotsausweitungen Vogelfluglinie nach Fertigstellung Feste Fehmarn-</td>
<td>A, D</td>
<td>2023</td>
<td>750.000</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>beltquerung (FBQ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>S-Bahn Bad Oldesloe - Hamburg Altona (S4 Ost)</td>
<td>A, C, G</td>
<td>2024</td>
<td>200.000</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>SRB Kiel</td>
<td>A, C</td>
<td>2024</td>
<td>1.300.000</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>Verlängerung der Linie Nürnberg - Jena nach Halle</td>
<td>F</td>
<td>2016</td>
<td>145.000</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>E-Netz Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>F</td>
<td>2016</td>
<td>400.100</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>Express-Linie Erfurt - Meiningen</td>
<td>F</td>
<td>2017</td>
<td>306.000</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>E-Netz Saale-Thüringen-Südharz</td>
<td>F</td>
<td>2018</td>
<td>276.900</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>MDV Ergänzungsverkehr</td>
<td>F</td>
<td>2018</td>
<td>190.000</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012 ......................... 6
Abbildung 2: Marktanteil SPNV am Modal Split 2002-2012 .............................. 7
Abbildung 3: Entwicklung der freien Mittel für SPNV-Betrieb ............................... 8
Abbildung 4: Übersicht Ausgabenblöcke ................................................................. 9
Abbildung 5: Dynamisierungsraten (ohne Infrastruktur) ...................................... 15
Abbildung 6: Anteil der Kostenkomponenten an der SPNV-Leistung ..................... 16
Abbildung 7: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012 ................... 20
Abbildung 9: Beförderte Personen im SPNV 1995-2011; in Mrd. .......................... 24
Abbildung 10: Beförderungsleistung im SPNV 1995-2011, in Mrd. Pkm .............. 25
Abbildung 11: Entwicklung der Beförderungsleistung im Sektorenvergleich ...... 25
Abbildung 12: Externe Kosten Straße und Schiene (2005), nur Personenverkehr .... 27
Abbildung 13: Entwicklung Regionalisierungsmittel und Aufwendungen für Trassen- und Stationspreise im SPNV 2000-2013 (Index) ................................. 31
Abbildung 14: Entwicklung Bezugspreise für Bahnstrom (gewichtet, SPNV) und Diesel 2007-2014; in Cent je l bzw. kWh ....................................................... 32
Abbildung 15: Preisentwicklung für Triebwagen und Schienenbusse (Erzeugerpreise), Index ........................................................................................................... 33
Abbildung 16: Regionale Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2030 ..................... 35
Abbildung 17: Alterspyramide in Deutschland für die Jahre 2010 und 2030 (Prognose) ................................................................. 36
Abbildung 18: Entwicklung der freien Mittel für SPNV-Betrieb ......................... 45
Abbildung 19: Entwicklung der Betriebsleistung im SPFV und SPNV 2000-2013, Index 46
Abbildung 20: RegG-Mittel-Entwicklung und Kürzungen .................................. 49
Abbildung 21: Übersicht Ausgabenblöcke ................................................................. 52
Abbildung 22: Vorgehensmodell zur Erfassung und Aufbereitung der Verkehrsvertragsdaten ................................................................. 58
Abbildung 23: Grundstruktur der Verkehrsvertragsdaten..........................59
Abbildung 24: Aufbau der Transparenznachweise..................................65
Abbildung 25: Datenkategorien eines Verkehrsvertrages.........................72
Abbildung 26: Lastenheft Ausgabenblock II ..........................................86
Abbildung 27: Reale und geplante Entwicklung der Betriebsleistung im SPNV 1994 bis 2025 .................................................................91
Abbildung 28: Lastenheft Ausgabenblock III .........................................92
Abbildung 29: Freisetzungseffekt im Variantenvergleich...........................94
Abbildung 30: Entwicklung der bundesweiten Investitionsquote 2002-2012 ......100
Abbildung 32: Entwicklung der bundesweiten Investitionsquote 2002-2012, nominal versus bereinigt .........................................................107
Abbildung 33: Variante 1 AK Bahnpolitik für Dynamisierung....................126
Abbildung 34: Variante 2 AK Bahnpolitik für Dynamisierung....................127
Abbildung 35: Variante 3 AK Bahnpolitik für Dynamisierung....................128
Abbildung 36: Variante 1 Gutachter für Dynamisierung...........................129
Abbildung 37: Anteil der Wertschöpfungsebenen im SPNV .......................135
Abbildung 38: Entwicklung der Trassenpreise (moderates Trassenpreisszenario).....139
Abbildung 39: Entwicklung der Trassenpreise (Stress-Szenario) ....................139
Abbildung 40: Entwicklung der Stationspreise ...........................................140
Abbildung 41: Dynamisierungsrate (ohne Infrastruktur)............................142
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2013-2015 ....................10
Tabelle 2: Mittelbedarf weitere Aufgaben, in Mio. Euro .........................................13
Tabelle 3: Zusammensetzung des Gesamtbedarfs, in Mio. Euro .........................13
Tabelle 4: Länderbezogene Schlüsselung des Gesamtmittelbedarfs......................17
Tabelle 5: Vergleich Energieverbrauch und Emissionen für Bahn und Pkw für ausgewählte Relationen .................................................................29
Tabelle 6: Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkung des ÖPNV in Deutschland.29
Tabelle 7: Horizontaler Verteilschlüssel des RegG ..................................................50
Tabelle 8: Plausibilisierungsgespräche .....................................................................67
Tabelle 9: Abgleich AnATol / Transparenznachweise 2010-2012, in Mio. Euro ....76
Tabelle 10: Mittelbedarfe Ausgabenblock I im Zeitraum 2010-2015, in Mio. Euro......78
Tabelle 11: Mittelbedarf Ausgabenblock I 2013-2015................................................82
Tabelle 12: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2015.............................83
Tabelle 14: Mittelbedarf Ausgabenblock II in Mio. Euro und geplante Mehrbestellungen 2016-2025.................................................................90
Tabelle 17: Stand der Überträge (Jahresende) der Länder, in Mio. Euro ...............102
Tabelle 18: Salden der Überträge nach Ländern und Zeiträumen, in Mio. Euro ......104
Tabelle 19: Konsolidierung der Überträge pro Jahr, in Mio. Euro .............................104
Tabelle 20: Konsolidierung der Investitionen um die Überträge .............................105
Tabelle 21: Dynamisierung der übertragsbereinigten Investitionswerte auf 2015....108
Tabelle 22: Mittelbedarf Ausgabenblock III, in Mio. Euro ..............................110
Tabelle 23: Mittelwerte 2002-2012 der konsolidierten Investitionen mit und ohne Fahrzeuginvestitionen, in Mio. Euro .................................................111
Tabelle 24: Bestandteile des Ausgabenblocks IV nach der Gliederung der Transparenznachweise ................................................................. 112
Tabelle 25: Ausgaben der Länder für die Position „Leistungsbestellungen ÖPNV“, in Mio. Euro ................................................................. 113
Tabelle 26: Ausgaben der Länder für die Position „Managemaufwand“, in Mio. Euro .................................................................................. 114
Tabelle 27: Ausgaben der Länder für die Position „Tarifausgleiche“, in Mio. Euro ................................................................. 115
Tabelle 28: Ausgaben der Länder für die Position „Sonstiges“, in Mio. Euro ...... 116
Tabelle 30: Mittelbedarf Ausgabenblock IV, in Mio. Euro .................................................. 119
Tabelle 31: Übersicht Gesamtbedarf (ohne Mehrbestellungen), in Mio. Euro .......... 120
Tabelle 32: Übersicht Gesamtbedarf alle Ausgabenblöcke, in Mio. Euro .............. 121
Tabelle 33: Überblick Gesamtbedarf nach Ausgabenblöcken, in Mio. Euro .......... 122
Tabelle 34: Anteil der Fahrgelderlöse an den Umsatzerlösen (Schiene) DB Regio.... 133
Tabelle 35: Interne Leistungsbeziehungen der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften (2013) ................................................................. 136
Tabelle 36: Annahmen zur spezifischen Preissteigerung der Einzelkosten .......... 140
Tabelle 37: Berechnung der Dynamisierungsraten (moderates Trassenpreisszenario) ......................................................................................... 144
Tabelle 38: Dynamisierungsrate bei unterschiedlichen Annahmen zur Dynamisierung der Erlöse und Fahrzeugkapitalkosten ........................................ 145
Tabelle 39: Länderbezogene Schlüsselung des Gesamtmittelbedarfs, in Mio. Euro .. 147
Literaturverzeichnis


BSL (2013): Marktreport SPNV.


IFEU: Datenbank Umwelt und Verkehr.

Infras et al. (2011): External costs of Transport - update study.


SCI Verkehr (2012): Fahrzeugfinanzierung im SPNV.


Umweltbundesamt (20012): Daten zum Verkehr.

VDB (2007): Einsatz neuer Fahrzeuge und deren Auswirkung auf die Fahrgastzahlenentwicklung im SPNV.
VDV (2010): Investitionen, die sich lohnen.


Abkürzungsverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Abkürzung</th>
<th>Definition</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Abs.</td>
<td>Absatz</td>
</tr>
<tr>
<td>AEG</td>
<td>Allgemeines Eisenbahngesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>AG</td>
<td>Aktiengesellschaft</td>
</tr>
<tr>
<td>AK</td>
<td>Arbeitskreis</td>
</tr>
<tr>
<td>AnATol</td>
<td>Analyse- und Auswertungstool</td>
</tr>
<tr>
<td>Art.</td>
<td>Artikel</td>
</tr>
<tr>
<td>AT</td>
<td>Aufgabenträger</td>
</tr>
<tr>
<td>B</td>
<td>Bruttovertrag</td>
</tr>
<tr>
<td>BA</td>
<td>Brutto-Anreiz-Vertrag</td>
</tr>
<tr>
<td>BAG-SPNV</td>
<td>Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV</td>
</tr>
<tr>
<td>BB</td>
<td>Brandenburg</td>
</tr>
<tr>
<td>BE</td>
<td>Berlin</td>
</tr>
<tr>
<td>BEG</td>
<td>Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH</td>
</tr>
<tr>
<td>BMVI</td>
<td>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (vormals BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)</td>
</tr>
<tr>
<td>BNetzA</td>
<td>Bundesnetzagentur</td>
</tr>
<tr>
<td>BO</td>
<td>Bestellerorganisation</td>
</tr>
<tr>
<td>BOStrab</td>
<td>Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung</td>
</tr>
<tr>
<td>BSWAG</td>
<td>Bundesschieneausgausesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>BT-Drs.</td>
<td>Bundestagsdrucksache</td>
</tr>
<tr>
<td>BVWP</td>
<td>Bundesverkehrswegenplan</td>
</tr>
<tr>
<td>BW</td>
<td>Baden-Württemberg</td>
</tr>
<tr>
<td>BY</td>
<td>Bayern</td>
</tr>
<tr>
<td>bzw.</td>
<td>beziehungsweise</td>
</tr>
<tr>
<td>ca.</td>
<td>circa</td>
</tr>
<tr>
<td>DB</td>
<td>Deutsche Bahn</td>
</tr>
<tr>
<td>d.h.</td>
<td>das heißt</td>
</tr>
<tr>
<td>DPT</td>
<td>Deutscher Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif</td>
</tr>
<tr>
<td>EAV</td>
<td>Einnahmeaufteilungsverfahren</td>
</tr>
<tr>
<td>EBO</td>
<td>Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung</td>
</tr>
<tr>
<td>EEG</td>
<td>Erneuerbare-Energien-Gesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>EG</td>
<td>Europäische Gemeinschaft</td>
</tr>
<tr>
<td>EIU</td>
<td>Eisenbahninfrastrukturunternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>EPK</td>
<td>Ergänzende Projektkosten</td>
</tr>
<tr>
<td>etc.</td>
<td>et cetera</td>
</tr>
<tr>
<td>EU</td>
<td>Europäische Union</td>
</tr>
<tr>
<td>EUR</td>
<td>Euro</td>
</tr>
<tr>
<td>e.V.</td>
<td>eingetragener Verein</td>
</tr>
<tr>
<td>EVU</td>
<td>Eisenbahnverkehrsunternehmen</td>
</tr>
<tr>
<td>Abkürzung</td>
<td>Deutscher Begriff</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>FME</td>
<td>Freigabe- und Mitwirkungserklärung</td>
</tr>
<tr>
<td>Fzg.</td>
<td>Fahrzeug</td>
</tr>
<tr>
<td>G</td>
<td>Gramm</td>
</tr>
<tr>
<td>GE</td>
<td>Geldeinheiten</td>
</tr>
<tr>
<td>GG</td>
<td>Grundgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>ggf.</td>
<td>gegebenenfalls</td>
</tr>
<tr>
<td>GmbH</td>
<td>Gesellschaft mit beschränkter Haftung</td>
</tr>
<tr>
<td>GVFG</td>
<td>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>HB</td>
<td>Freie Hansestadt Bremen</td>
</tr>
<tr>
<td>HBegiG</td>
<td>Haushaltsbegleitgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>HE</td>
<td>Hessen</td>
</tr>
<tr>
<td>HH</td>
<td>Freie und Hansestadt Hamburg</td>
</tr>
<tr>
<td>HVV</td>
<td>Hamburger Verkehrsverbund GmbH</td>
</tr>
<tr>
<td>IBN</td>
<td>Inbetriebnahme</td>
</tr>
<tr>
<td>IC/ICE</td>
<td>Intercity/Intercity-Express</td>
</tr>
<tr>
<td>i.d.R.</td>
<td>in der Regel</td>
</tr>
<tr>
<td>i.H.v.</td>
<td>in Höhe von</td>
</tr>
<tr>
<td>inkl.</td>
<td>inklusive</td>
</tr>
<tr>
<td>IR/IRE</td>
<td>Interregio/Interregio-Express</td>
</tr>
<tr>
<td>ITF</td>
<td>Integraler Taktfahrplan</td>
</tr>
<tr>
<td>KaKo</td>
<td>Kapitalkosten</td>
</tr>
<tr>
<td>KBS</td>
<td>Kursbuchstrecke</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>Kilometer</td>
</tr>
<tr>
<td>I</td>
<td>Liter</td>
</tr>
<tr>
<td>LB</td>
<td>Leistungsbestellungen</td>
</tr>
<tr>
<td>LK</td>
<td>Lenkungskreis</td>
</tr>
<tr>
<td>LNVG</td>
<td>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH</td>
</tr>
<tr>
<td>LuFV</td>
<td>Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung</td>
</tr>
<tr>
<td>LVS</td>
<td>Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Schleswig-Holstein)</td>
</tr>
<tr>
<td>Mio.</td>
<td>Millionen</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV</td>
<td>Motorisierter Individualverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>Mrd.</td>
<td>Milliarden</td>
</tr>
<tr>
<td>MV</td>
<td>Mecklenburg-Vorpommern</td>
</tr>
<tr>
<td>N</td>
<td>Nettovertrag</td>
</tr>
<tr>
<td>NA</td>
<td>Nettovertrag mit Absicherung</td>
</tr>
<tr>
<td>NASA</td>
<td>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH</td>
</tr>
<tr>
<td>NE</td>
<td>Nichtbundeseigene Eisenbahnen</td>
</tr>
<tr>
<td>NEE</td>
<td>Netzwerk Europäische Eisenbahnen e.V.</td>
</tr>
<tr>
<td>NI</td>
<td>Niedersachsen</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr.</td>
<td>Nummer</td>
</tr>
<tr>
<td>NS</td>
<td>Niederländische Staatsbahn</td>
</tr>
<tr>
<td>Abkürzung</td>
<td>Deutscher Begriff</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>NVBW</td>
<td>Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH</td>
</tr>
<tr>
<td>NVR</td>
<td>Nahverkehr Rheinland</td>
</tr>
<tr>
<td>NVS</td>
<td>Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH</td>
</tr>
<tr>
<td>NVV</td>
<td>Nordhessischer Verkehrsverbund</td>
</tr>
<tr>
<td>NW (NRW)</td>
<td>Nordrhein-Westfalen</td>
</tr>
<tr>
<td>NLW</td>
<td>Nahverkehr Westfalen-Lippe</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPNV</td>
<td>Öffentlicher Personennahverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖSPV</td>
<td>Öffentlicher Straßen-Personenverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>öV</td>
<td>öffentlicher Verkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>p.a.</td>
<td>per anno</td>
</tr>
<tr>
<td>PBefG</td>
<td>Personenbeförderungsgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkm</td>
<td>Personenkilometer</td>
</tr>
<tr>
<td>Pkw</td>
<td>Personenwagen</td>
</tr>
<tr>
<td>RB</td>
<td>RegionalBahn</td>
</tr>
<tr>
<td>RE</td>
<td>RegionalExpress</td>
</tr>
<tr>
<td>RegG</td>
<td>Regionalisierungsgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>RegMittel</td>
<td>Regionalisierungsmittel</td>
</tr>
<tr>
<td>RH</td>
<td>Region Hannover</td>
</tr>
<tr>
<td>RMV</td>
<td>Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH</td>
</tr>
<tr>
<td>Rn</td>
<td>Randnummer</td>
</tr>
<tr>
<td>RP</td>
<td>Rheinland-Pfalz</td>
</tr>
<tr>
<td>RRX</td>
<td>Rhein-Ruhr-Express</td>
</tr>
<tr>
<td>SEV</td>
<td>Schienenersatzverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>SH</td>
<td>Schleswig-Holstein</td>
</tr>
<tr>
<td>SL</td>
<td>Saarland</td>
</tr>
<tr>
<td>SN</td>
<td>Sachsen</td>
</tr>
<tr>
<td>SP</td>
<td>Stationspreis</td>
</tr>
<tr>
<td>SPFV</td>
<td>Schienenpersonenfernverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>SPNV</td>
<td>Schienenpersonennahverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>SPS</td>
<td>Stationspreissystem</td>
</tr>
<tr>
<td>SSL</td>
<td>Secure Sockets Layer</td>
</tr>
<tr>
<td>ST</td>
<td>Sachsen-Anhalt</td>
</tr>
<tr>
<td>TH</td>
<td>Thüringen</td>
</tr>
<tr>
<td>TP</td>
<td>Trassenpreis</td>
</tr>
<tr>
<td>TPS</td>
<td>Trassenpreissystem</td>
</tr>
<tr>
<td>Trkm</td>
<td>Trassenkilometer</td>
</tr>
<tr>
<td>TSI</td>
<td>Technische Spezifikationen für die Interoperabilität</td>
</tr>
<tr>
<td>u.a.</td>
<td>unter anderem</td>
</tr>
<tr>
<td>u.U.</td>
<td>Unter Umständen</td>
</tr>
<tr>
<td>uvm.</td>
<td>und vieles mehr</td>
</tr>
<tr>
<td>v.a.</td>
<td>vor allem</td>
</tr>
</tbody>
</table>