

Gutachten



Rödl & Partner

für die

Länder-Verkehrsministerkonferenz

Revision der Regionalisierungsmittel

Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 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

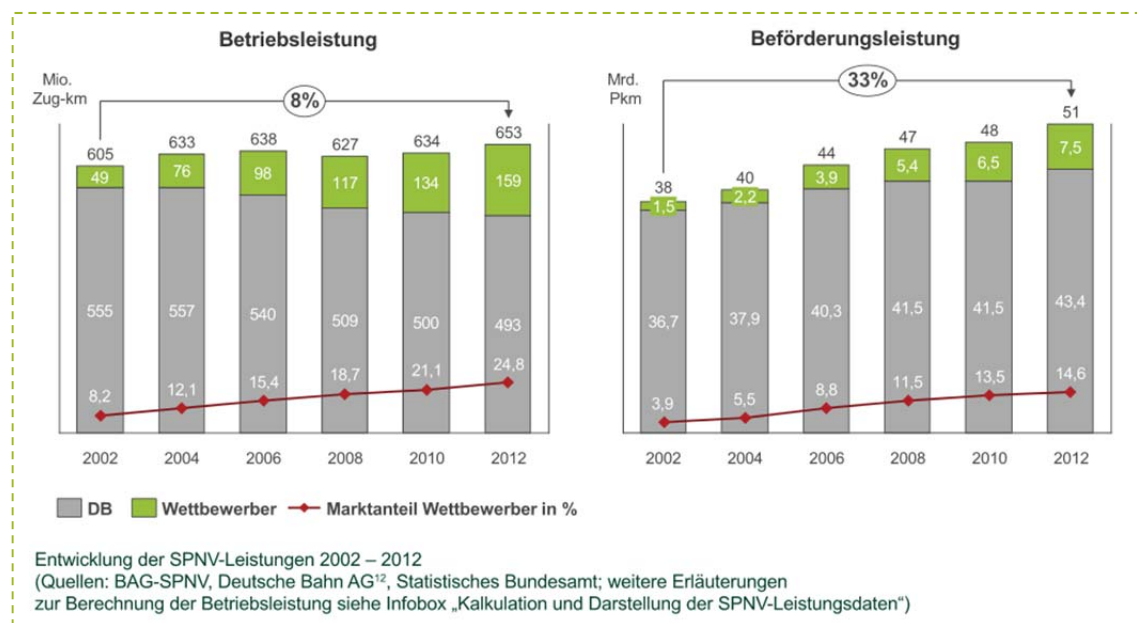
Zusammenfassung

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.

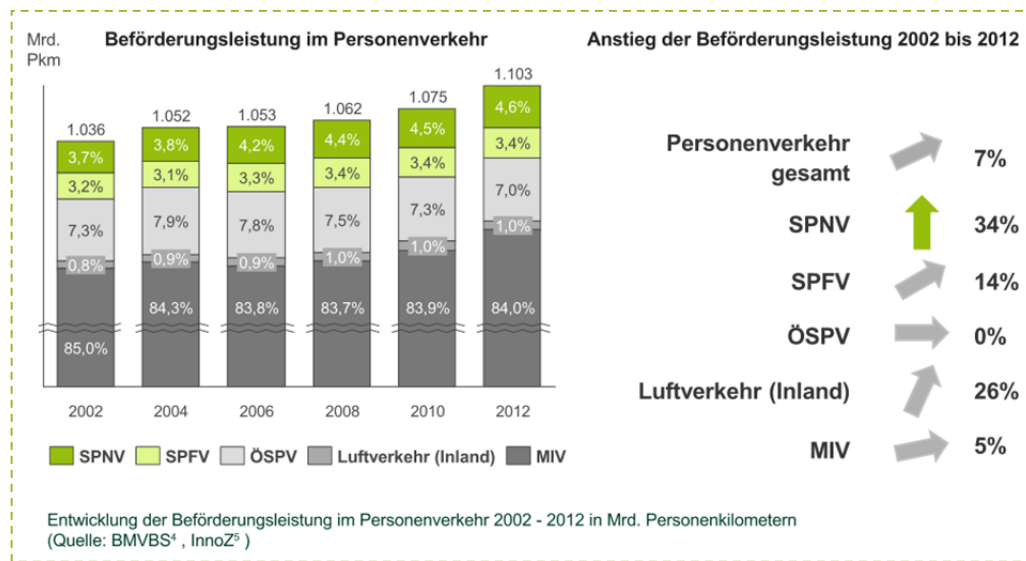
Abbildung 1: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012



Quelle: BAG-SPNV 2013, Marktreport 2013, S. 23.

- 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.

Abbildung 2: Marktanteil SPNV am Modal Split 2002-2012



Quelle: BAG-SPNV 2013, Marktreport 2013, S. 12.

- 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.
- Zentraler Treiber der Entwicklung war und ist ein intensiver, fair gestalteter **Wettbewerb** zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ohne die Wettbewerbsdividende wäre es nicht möglich gewesen, das Angebot trotz nachhaltiger Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Zuge von Haushaltsstrukturgesetzen in 2004 und vor allem 2006 bis heute auszuweiten und aufzuwerten.
- 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.

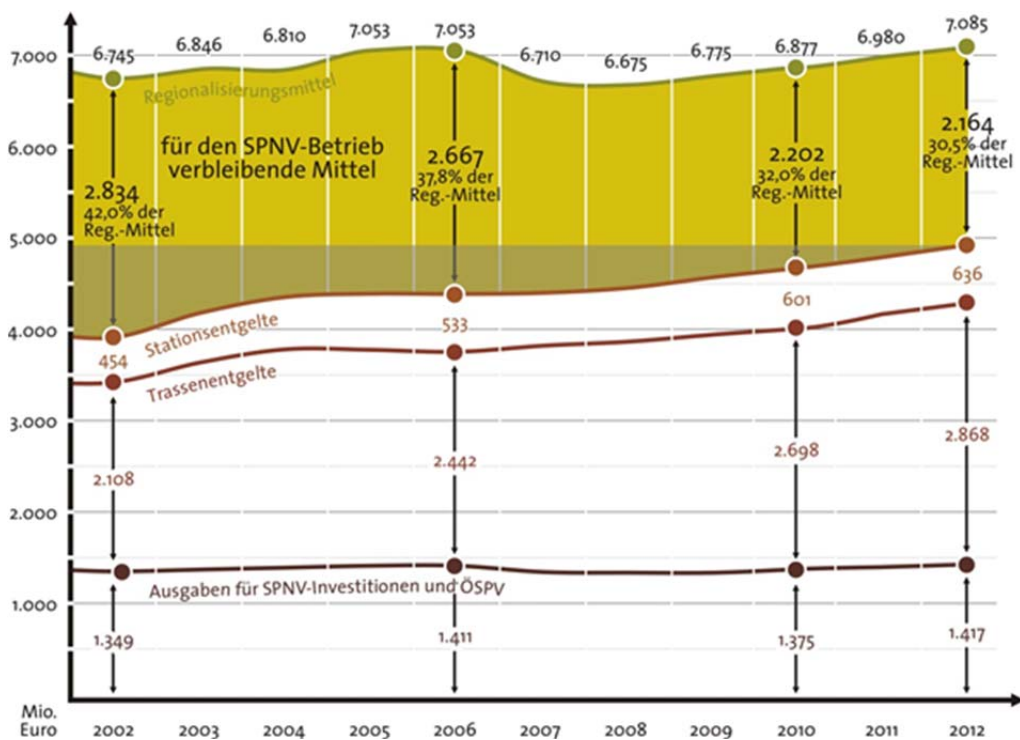
Hervorzuheben ist, dass kein zentral vorgegebener Königsweg den Erfolg begründet, sondern die Länder subsidiär durch **unterschiedliche Strategien** gute Ergebnisse erzielt haben. Während z.B. einige Länder frühzeitig auf die Ausweitung des Leistungsangebotes setzten, haben andere zunächst ihre Priorität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

- Die Effizienzgewinne durch Wettbewerb sind absehbar **ausgereizt**. Rund 85-90% des bundesweiten Marktvolumens werden Mitte 2015 vergeben sein, der Rest verteilt sich auf wenige große Netze. Strategisch niedrige Eintrittspreise der Vergangenheit werden in den Folgevergaben bereinigt.

- 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 Tarifierhöhungen 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 farbige 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



Quelle: mofair/NEE 2014, Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, S. 44.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder im August 2012 den Auftrag erteilt, den künftigen RegG-Mittelbedarf im Revisionszeitraum 2015-2030 auf **nachvollziehbarer und belastbarer** Grundlage zu ermitteln.

2 Methodik der Bedarfsermittlung

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

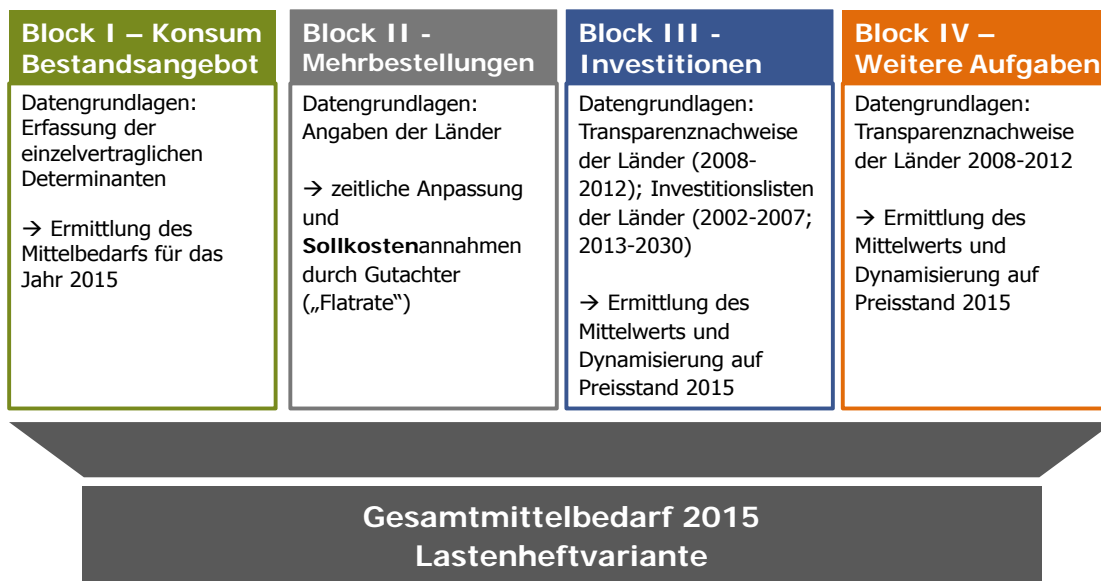
- Modul I: Ermittlung des **bundesweiten** Gesamtmittelbedarfs für das Jahr 2015
- Modul II: **Länderbezogene** Bedarfsermittlung für das Jahr 2015

Modul I bildet den klaren Schwerpunkt des Gutachtens. Es schließt den Auftrag an den Gutachter ein, Vorschläge zur **Dynamisierung** zu unterbreiten und die erforderlichen Dynamisierungsraten für den 15jährigen Revisionszeitraum zu berechnen. Modul II basiert auf keiner eigenständigen Berechnung, sondern ist das auf die Länder „umgeklappte“ Resultat des Moduls I.

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 disponible 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



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:

- **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.

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

Im Durchschnitt der bestehenden Verkehrsverträge stammt der neueste vollständige Ist-Daten-Satz aus 2012. Auch die Angaben zu 2013 weisen bereits einen hohen Ist-Charakter auf, da die Kostenfortschreibung vorliegt, ebenso ein Teil der Erlösdaten. Hiervon ausgehend wurden nach einer mehrmonatigen Konsistenzprüfung die Werte für 2014 und 2015 mit Hilfe langfristiger Erfahrungswerte fortgeschrieben.

In der Summe ergibt sich ein bundesweiter konsumtiver Mittelbedarf 2015 von **6.120,6 Mio. Euro**. Die korrespondierende geplante Betriebsleistung beträgt **673,6 Mio. Zugkm**. Die gerundeten Werte je Land sind der Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2013-2015

	Mittelbedarf Konsum (Mio. Euro)			Betriebsleistung
	2013	2014	2015	2015, Mio. Zugkm
BW	722,4	745,7	773,4	77,1
BY	958,8	922,1	945,3	122,5
BE	318,0	335,4	356,9	38,6
BB	348,9	348,7	382,6	37,1
HB	24,2	27,3	27,3	3,2
HH	102,2	105,7	109,1	14,4
HE	445,1	471,2	477,3	51,4
MV	191,6	193,9	195,2	17,0
NI	378,2	403,4	413,4	51,8
NW	903,1	947,4	943,6	102,9
RP	340,9	364,1	357,5	39,9
SL	89,4	90,3	81,3	7,8
SN	314,4	340,0	372,4	37,5
ST	272,0	273,2	282,0	25,7
SH	187,4	189,8	192,7	25,3
TH	203,7	205,5	210,6	21,4
Σ	5.800,3	5.963,7	6.120,6	673,6
Quote	80,66%	81,71%	82,62%	

Quellen: AnATol, eigene Berechnungen

3.2 Ausgabenblock II: Mehrbestellungen

Über das Bestandsangebot hinaus soll der Mittelbedarf für SPNV-Leistungen ermittelt und einbezogen werden, die sicher nach 2015 bestellt werden. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass Bund und Länder sich im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung auf zahlreiche Projekte verständigt haben, die den verkehrlichen Nutzen - u.a. durch Mehrbestellungen - erhöhen sollen.

Im ersten Schritt unterzogen die Gutachter jede gemeldete Mehrbestellung einer Art „Aufnahmeprüfung“. Hierfür einigten sich die Länder auf einen Kriterienkatalog, der aus sieben Merkmalen besteht. Anschließend entschied der Lenkungskreis, den Zeitraum der Mehrbestellungen auf 2016 - 2025 einzugrenzen. Schließlich wurde jede angemeldete Mehrleistung durch die Gutachter einzeln geprüft. 174 Maßnahmen wurden für zeitlich plausibel erachtet. 79 Mehrbestellungen wurden im Durchschnitt um etwa 2 Jahre nach hinten geschoben, da aus verschiedenen Gründen eine Betriebsaufnahme zum geplanten Zeitpunkt als unwahrscheinlich einzustufen ist.

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.

Der kumulierte Mittelbedarf für die Mehrbestellungen beläuft sich auf **436,5 Mio. Euro p.a.** Die länderscharfen Werte sind der Gesamtschau in Tabelle 3 zu entnehmen.

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
- die separat angeforderten Investitionslisten der Länder (für den Zeitraum 2002-2012 mit Schwerpunkt 2002-2007) als ergänzende Angaben.

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 Fahrzeuginvestitionen 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).

Zum 31.12.2012 verzeichneten die Länder in ihrer Gesamtheit **Überträge** in Höhe von gut 1,4 Mrd. Euro. Überträge stellen befristete Ansparleistungen dar, um später geplante größere Ausgabenvolumina finanzieren zu können. 80% des Gesamtbetrages konzentrieren sich auf vier Länder. Um diese Mittel nicht verloren gehen zu lassen, wurden sie rückwirkend der Position „Investitionen“ 2002-2012 zugerechnet. Wurden in der Vergangenheit gebildete Überträge per Saldo abgebaut, wurde der Betrag symmetrisch abgezogen.

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 Investitionsquote von einst rund 20% 2002 auf unter 7% im Jahr 2012 gesunken ist. Dies entspricht der haushaltspolitischen Erfahrung, dass zunehmende Budgetzwänge über die Investitionen angesteuert 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.

Um Zufallsausschläge zu vermeiden, einigten sich die Länder darauf, den Durchschnitt aus den Werten des Zeitraumes 2008-2012 zu veranschlagen. Dieser wird pauschal mit 2,0% p.a. auf das Bezugsjahr 2015 fortgeschrieben.

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

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

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

	Block I Konsum 2015	Block II Mehrbestellungen 2015	Block III Investitionen 2015	Block IV weitere Aufgaben 2015	Gesamtbedarf Euro 2015
BW	773,4	58,3	91,5	61,5	984,7
BY	945,3	103,1	177,9	48,1	1.274,4
BE	356,9	21,5	44,5	61,8	484,7
BB	382,6	16,4	4,8	85,6	489,4
HB	27,3	6,6	17,7	1,2	52,8
HH	109,1	8,1	30,3	11,8	159,3
HE	477,3	36,3	5,3	84,0	602,9
MV	195,2	2,5	26,6	43,2	267,5
NI	413,4	42,2	115,8	140,3	711,7
NW	943,6	65,2	306,9	70,8	1.386,5
RP	357,5	13,1	11,9	47,5	430,0
SL	81,3	0,9	7,4	13,0	102,6
SN	372,4	19,5	127,9	84,1	603,9
ST	282,0	6,1	21,1	79,2	388,4
SH	192,7	25,6	-6,2	47,7	259,8
TH	210,6	11,1	20,8	63,6	306,1
Σ	6.120,6	436,5	1.004,2	943,4	8.504,7

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
- 436,5 Mio. Euro auf die geplanten Mehrbestellungen nach 2015.

4 Dynamisierung des Mittelbedarfs 2016 - 2030

Ziel der Dynamisierung ist es, 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. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit – insbesondere mit der Entwicklung der Infrastrukturentgelte – zeigen, wie wichtig diese Stabilisierungsfunktion ist. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist die Wahl des **Aufsetzpunktes 2015** in Kombination mit der **Dynamisierungsrate** entscheidend.

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und als Regulierer 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 vorzugswürdig, bringen aber zur Sicherheit auch den Status quo der Pauschaldynamisierung als Variante ein, damit auch für diesen Fall die angemessenen Werte eingefordert werden können.

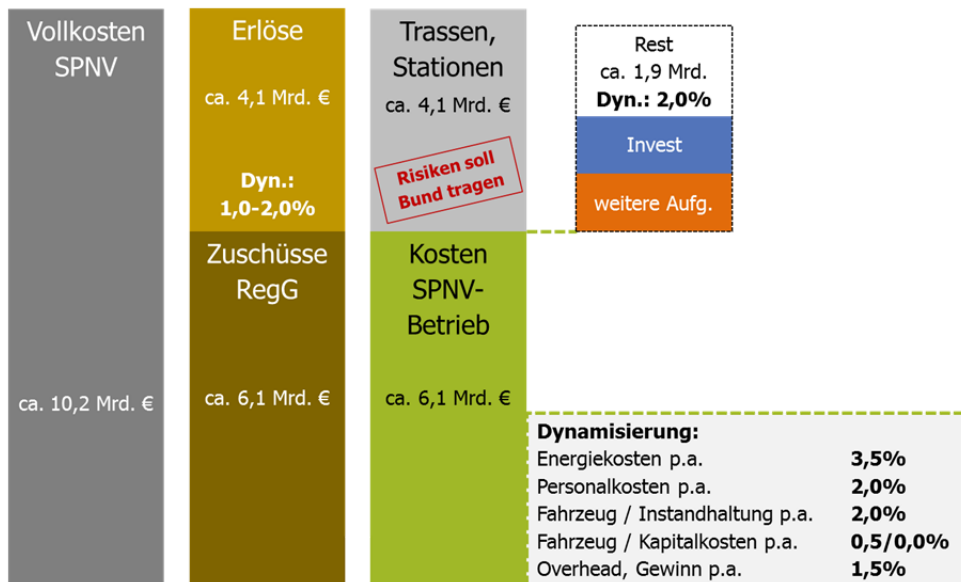
4.2 Dynamisierungsrate

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

- Bei einer **institutionellen Durchreiche** wird die Dynamisierungsrate jährlich in Abhängigkeit der neu eingetretenen Veränderungen berechnet.
- In allen anderen Fällen werden eine oder mehrere Dynamisierungsraten 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 **Fahrgeldeinnahmen** an den Vollkosten im Status quo - er liegt derzeit bei rund 40% - sowie die unterstellte künftige Entwicklung der Fahrgasterlöse.

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



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung

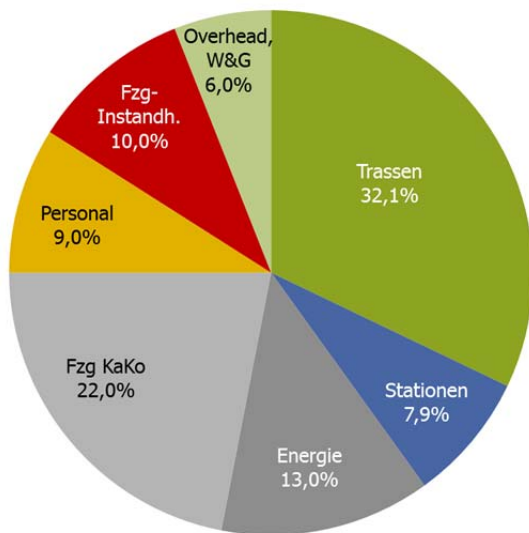
Die weiteren Kernaussagen sind:

- Das **Marktvolumen** im SPNV beträgt laut Prognose für 2015 gut 10.000 Mio. Euro (im Modell mit 10.201 Mio. Euro angesetzt).
- 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):
 - 40% in Relation zu den Vollkosten von 10.201 Mio. Euro.
 - 50,6% in Relation zum errechneten RegG-Mittelbedarf von 8.068 Mio. Euro für das Bestandsangebot 2015
 - 66,7% in Relation zum Bestellerentgelt 2015 in Höhe von 6.121 Mio. Euro.
- In Umkehrung der Infrastrukturanteile 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% Steigerungsrate 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 geglättete **Dynamisierungsrate 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

	Gesamtbedarf	Gesamtbedarf	akt. RegG	akt. RegG
	Euro 2015	rechn. Anteil 2015	(2014 + 1,5%) 2015	Quote 2015
BW	984.700.000	11,58%	773.417.624	10,44%
BY	1.274.400.000	14,98%	1.109.750.576	14,98%
BE	484.700.000	5,70%	404.488.528	5,46%
BB	489.400.000	5,75%	423.009.065	5,71%
HB	52.800.000	0,62%	40.745.181	0,55%
HH	159.300.000	1,87%	142.978.546	1,93%
HE	602.900.000	7,09%	548.948.716	7,41%
MV	267.500.000	3,15%	245.952.731	3,32%
NI	711.700.000	8,37%	636.365.651	8,59%
NW	1.386.500.000	16,30%	1.167.534.651	15,76%
RP	430.000.000	5,06%	388.190.455	5,24%
SL	102.600.000	1,21%	97.788.435	1,32%
SN	603.900.000	7,10%	530.428.179	7,16%
ST	388.400.000	4,57%	372.633.204	5,03%
SH	259.800.000	3,05%	230.395.480	3,11%
TH	306.100.000	3,60%	295.587.770	3,99%
Σ	8.504.700.000	100,00%	7.408.214.794	100,00%

Quelle: eigene Berechnung

Zum Vergleich werden der errechnete Mittelbedarf 2015 und die zugehörigen Schlüssel mit den um 1,5% fortgeschriebenen Zuweisungsbeträgen 2014 und den heutigen Schlüsseln verglichen. Zu erkennen ist, dass gemessen an den absoluten Mitteln alle Länder im Vergleich zur bisherigen Ausstattung hinzugewinnen. Angesichts einer Mehrung um 1,1 Mrd. Euro ist dies auch zu erwarten.

1 Das Gutachten

1.1 Hintergrund

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder beschloss in ihrer Sitzung am 6./7.10.2010, zur fachlichen Unterstützung der Verhandlungen mit dem Bund ein Gutachten zur Ermittlung des bundesweiten Bedarfs an Regionalisierungsmitteln zu vergeben. Die Leistung wurde am 23.12.2011 ausgeschrieben. Mit der Bearbeitung des Revisionsgutachtens wurde das Konsortium aus KCW, ETC und Rödl & Partner am 6.8.2012 beauftragt.

Die Gutachtenerstellung wurde durch einen Lenkungskreis der Länder begleitet und unterstützt. Diesem Gremium gehörten neben den Bundesländern auch Vertreter der BAG-SPNV und des BMVBS/BMVI an. Insgesamt kam der Lenkungskreis zu 14 Abstimmungsterminen zusammen.

Ursprünglich war die Fertigstellung des Gutachtens für Ende des ersten Quartals 2014 geplant. Der Gutachtenprozess verlief bis Februar 2013 im Zeitplan. Kurz bevor die Aufgabenträger mit der Dateneingabe im März 2013 starten sollten, zeichnete sich ab, dass einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger die vertrauliche Behandlung der Verkehrsvertragsdaten mit der von den Ländern den Gutachtern vorgegebenen Regelung als nicht hinreichend gesichert ansahen. Die Abstimmung der Vertraulichkeitsvereinbarungen führte im Ergebnis zu einer Verzögerung des Gutachtens von fast 6 Monaten (vgl. Kapitel 3.2.2).

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.

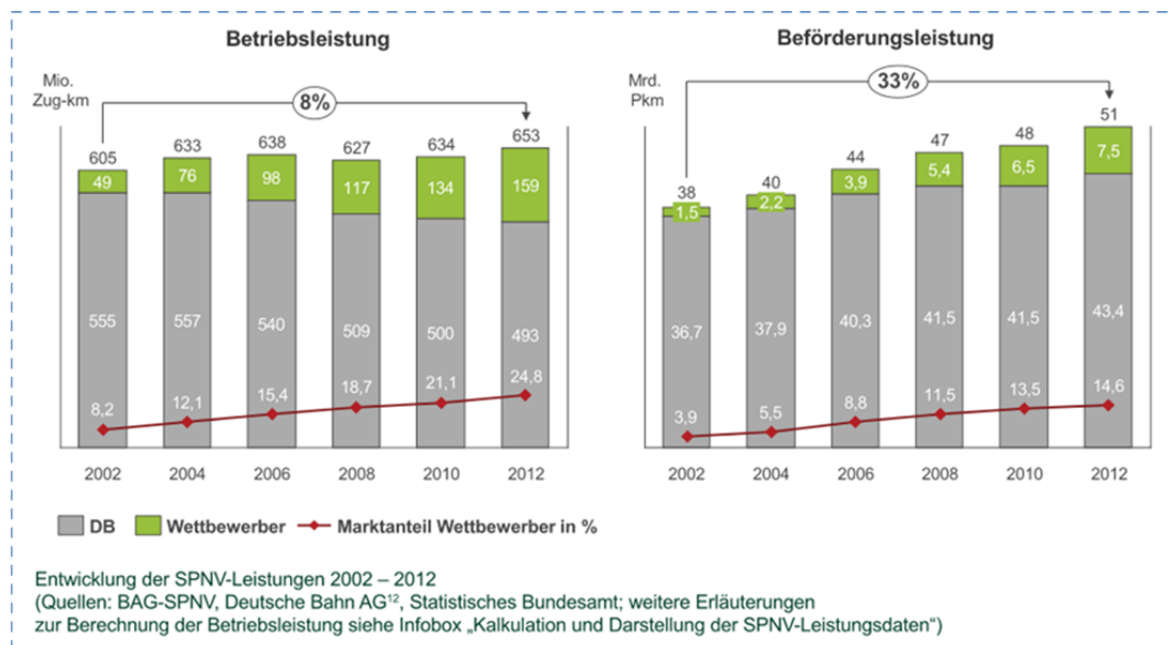
Das Gutachten basiert auf den Datenauswertungen zum Stand 21.8.2014.

2 Ausgangslage und Entwicklung

2.1 Leistungsbilanz SPNV

Die Regionalisierung des SPNV ist unbestritten eine Erfolgsgeschichte. Obwohl die Länder zum Zeitpunkt der Regionalisierung und danach unterschiedlichen Herausforderungen ausgesetzt waren, können sie alle auf eine äußerst positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zurückblicken. In den 18 Jahren seit der Regionalisierung wurde der Angebotsumfang - ausgehend von etwa 490 Mio. Zugkm - um etwa ein Drittel gesteigert. Am besten lässt sich der Erfolg an den wachsenden Fahrgastzahlen ablesen - die Beförderungs- oder Verkehrsleistung stieg alleine im letzten Jahrzehnt um ein Drittel.

Abbildung 7: Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012



Quelle: BAG-SPNV, Marktreport 2013

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).

Doch auch in den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass die Leistungsbilanz des SPNV insgesamt positiv ist. Beleg für den Erfolg ist vor allem das Wachstum von Angebot und Nachfrage (vgl. Kapitel 2.1.1) im Markt, das sich gegen diverse gegenläufige Faktoren robust gezeigt hat. Eine Bilanz für den SPNV muss aber auch die positiven ökonomischen und ökologischen Vorteile beleuchten, die in den vergangenen ein bis zwei Jahrzehnten eingetreten sind (vgl. Kapitel 2.1.2).

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 geboten, kurzfristig aber schwer umsetzbar.
- Die Grenzen einer wirtschaftlichen Angebotsausweitung scheinen in einigen Regionen erreicht zu sein. Dabei müssen schwierige lokale Begleitumstände wie eine negative demografische Entwicklung nicht automatisch zu einer Reduktion des Angebots führen, können doch ausreichende Nachfragepotenziale weiter vorhanden bleiben. Vielmehr können attraktive Angebote eine Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung unterstützen.
- 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

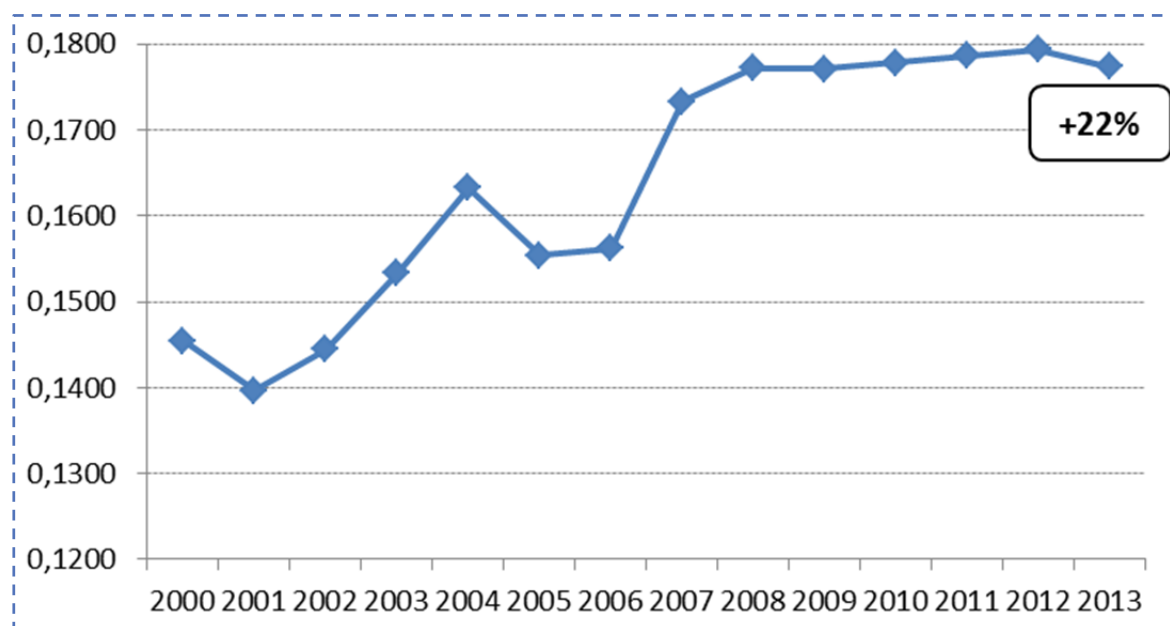
¹ Nach Angaben der BAG-SPNV lag die Betriebsleistung 1996 bei knapp 537 Mio. Zugkm (BAG-SPNV 2010: Die Finanzierung des SPNV sichern). In 2013 lag diese bei ca. 644 Mio. Zugkm (Quelle: Wettbewerber-Report 2013/2014).

² Bei dieser Berechnung wurden die Regionalisierungsmittel um die Infrastrukturpreise bereinigt, um deren Steigerungseffekte aus der Analyse herauszuhalten. Die Deutsche Bahn geht von einer Effizienzsteigerung des SPNV zwischen 1996 und 2010 um 38% aus. Quelle: Deutsche Bahn (2011): Die Finanzierung der Eisenbahnen des Bundes.

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.

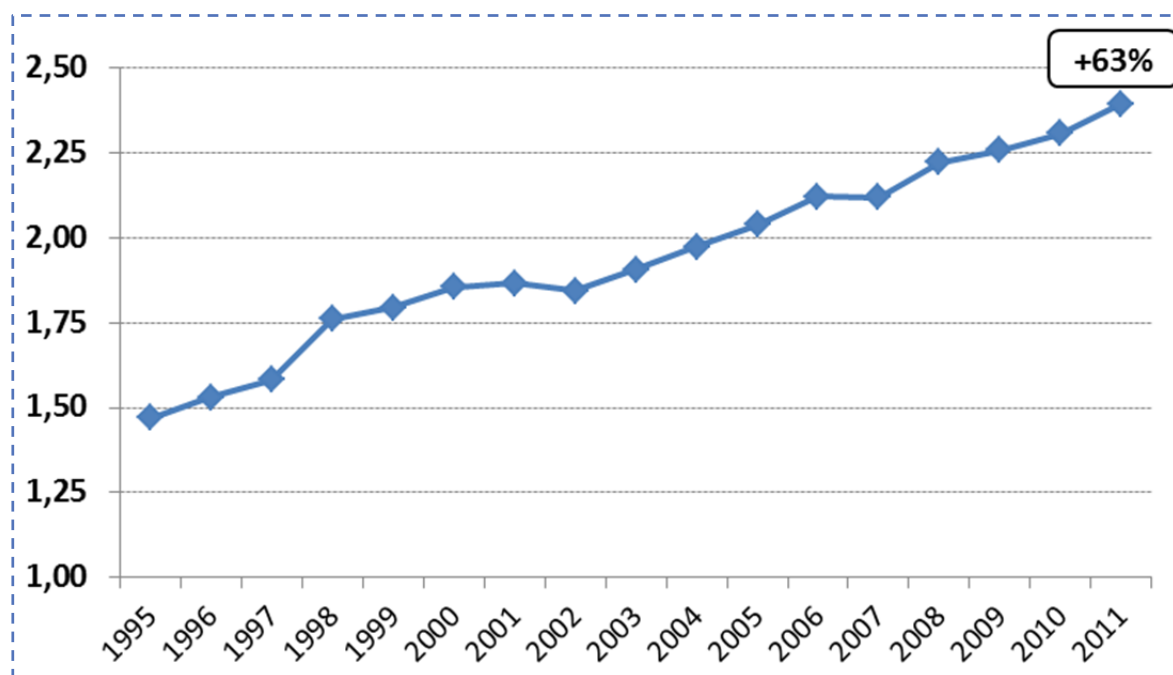
tion in den Fahrzeugen, Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Personen oder moderne WC-Anlagen.

- **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 (Streckenerüchtigungen, Umsteigehalte), damit die avisierten Taktfahrpläne betrieblich umgesetzt werden konnten und der Fahrgast entsprechend schnell das Verkehrsmittel wechseln kann.
- **Verkehrsverbände:** 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 Verkehrsverbänden, die dem Kunden einen einfacheren Zugang zum ÖPNV ermöglichen (Grundprinzip: Ein Gebiet - Ein Fahrschein). 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.
- **Infrastrukturentwicklung:** Hinsichtlich der Infrastrukturentwicklung wurde seitens Ländern, Aufgabenträgern und Kommunen eine Vielzahl von Anstrengungen unternommen, um die Attraktivität und Qualität zu steigern. Hier sind insbesondere die Entwicklung der Bahnhöfe und Stationen als „Tore zum SPNV“ zu nennen. Besonders erfolgreiche Maßnahmen waren in diesem Zusammenhang neben der Modernisierung und Attraktivierung der Stationen selber auch die Schaffung von Verknüpfungsstellen des öffentlichen Verkehrs (Schiene - Bus), die einen schnellen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen. In der Mehrzahl der Länder wurden hierfür mit der DB Station & Service AG Bahnhofsentwicklungsprogramme vereinbart, die häufig auch aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Vielfach wurde der Zugang zu Stationen für mobilitätseingeschränkte Reisende verbessert (z.B. durch Fahrstühle, Rampen).

2.1.1.2 Die Nachfrage

Die positive Angebotsentwicklung wurde von den Fahrgästen immer besser angenommen: Ergebnis ist eine stetige Steigerung der Nachfrage seit der Regionalisierung. Nach „Verkehr in Zahlen“ hat sich die Nachfrage im SPNV (Beförderte Personen) zwischen 1995 und 2011 um ca. 63 Prozent erhöht. Auch im Zeitraum seit 2000 stieg die Nachfrage noch um fast 30% und damit überproportional zur Angebotsentwicklung. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes gab es auch 2012 und 2013 einen weiteren Anstieg in der SPNV-Nachfrage (2013: 2,4 Mrd. Fahrgäste). In Relation dazu sank die Gesamtbevölkerung in Deutschland im Vergleichszeitraum (1995-2011) um 1,8%. Mehr zu den demografischen Rahmenbedingungen in Kapitel 2.2.2).

Abbildung 9: Beförderte Personen im SPNV 1995-2011; in Mrd.



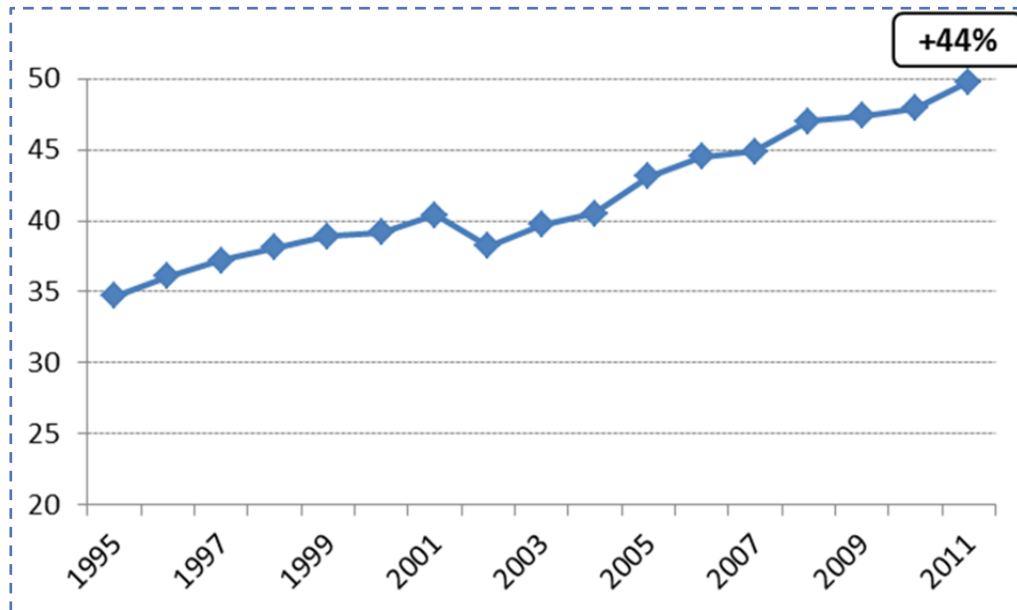
Quelle: Verkehr in Zahlen 2012/2013

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).⁵ 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.⁶ 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.

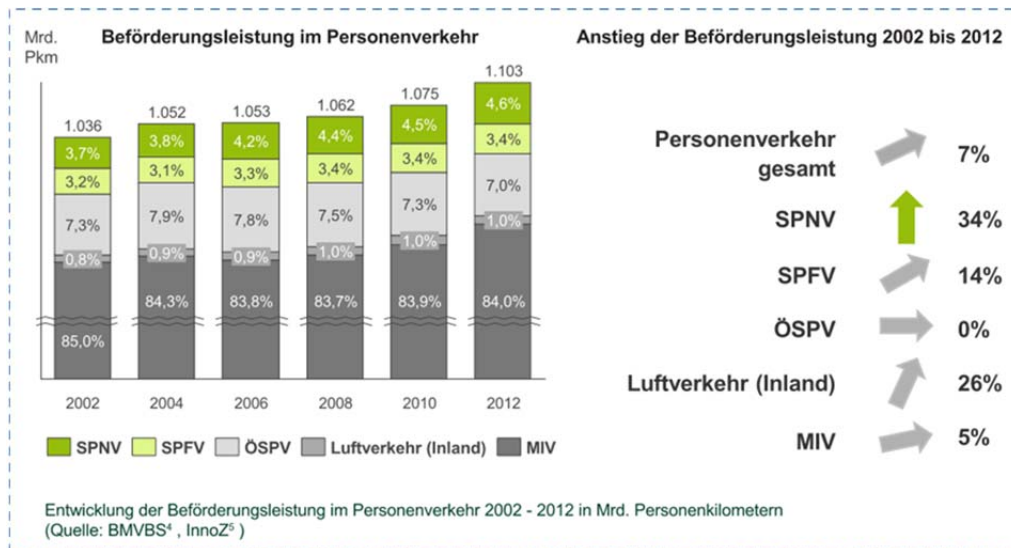
Abbildung 10: Beförderungsleistung im SPNV 1995-2011, in Mrd. Pkm



Quelle: Verkehr in Zahlen 2012/2013

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

Abbildung 11: Entwicklung der Beförderungsleistung im Sektorenvergleich



Quelle: BAG-SPNV, Marktreport 2013

⁷ BAG-SPNV (2013): Marktreport 2013

Vor allem in Metropolregionen mit einem außerordentlich guten Verkehrsangebot, ist die Nutzung des ÖPNV hoch. Das Wachstum des SPNV in Angebot und Nachfrage ist jedoch nicht allein auf Ballungszentren oder nachfragestarke Linien beschränkt, wie die Allianz pro Schiene in der Dokumentation „Stadt, Land, Schiene“ belegt.⁸ In bisher drei Auflagen wurden insgesamt 26 Beispiele aus allen Flächenländern Deutschlands dargestellt. Auch auf den vermeintlichen Nebenbahnen werden Erfolgsgeschichten geschrieben, wenngleich auf anderem Niveau als z.B. eine S-Bahn im Ballungszentrum. Häufig handelt es sich um revitalisierte Strecken, die stillgelegt oder von Stilllegung betroffen waren, heute aber regional bedeutsame Verkehrsfunktionen ausüben.

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

Nach Berechnungen der Deutschen Bahn sind seit Beginn der Bahnreform 1994 fast 90 Mrd. Euro Investitionen in die Schieneninfrastruktur geflossen.⁹ Der Großteil hierfür wurde für Aus- und Neubauprojekte des Fernverkehrs verwendet, aber insbesondere Knotenmaßnahmen kommen oft auch dem SPNV zugute. Eine gesonderte Statistik für Investitionen im SPNV wird nicht geführt. Neben den direkten Bundesmitteln (BSWAG und LuFV) werden durch die Länder zur Finanzierung von Investitionen (v.a. für Erneuerungsinvestitionen) des ÖPNV/SPNV vor allem folgende Finanzierungsquellen verwendet:

- 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.

⁸ Allianz pro Schiene (2010): Stadt, Land, Schiene (3. Überarbeitete Neuauflage).

⁹ Deutsche Bahn (2011): Die Finanzierung der Eisenbahn des Bundes. Der Verbraucherzentrale Bundesverband kam im „Hintergrundpapier Schienenverkehr“ 2010 auf eine Investitionssumme von 65 Mrd. Euro zwischen 1994 – 2008. Die Lücke entsteht vermutlich, da das vzbv-Papier nur öffentliche Mittel (ohne DB-Anteil) berücksichtigt.

2.1.2.2 Externe Kosten und Umweltwirkungen

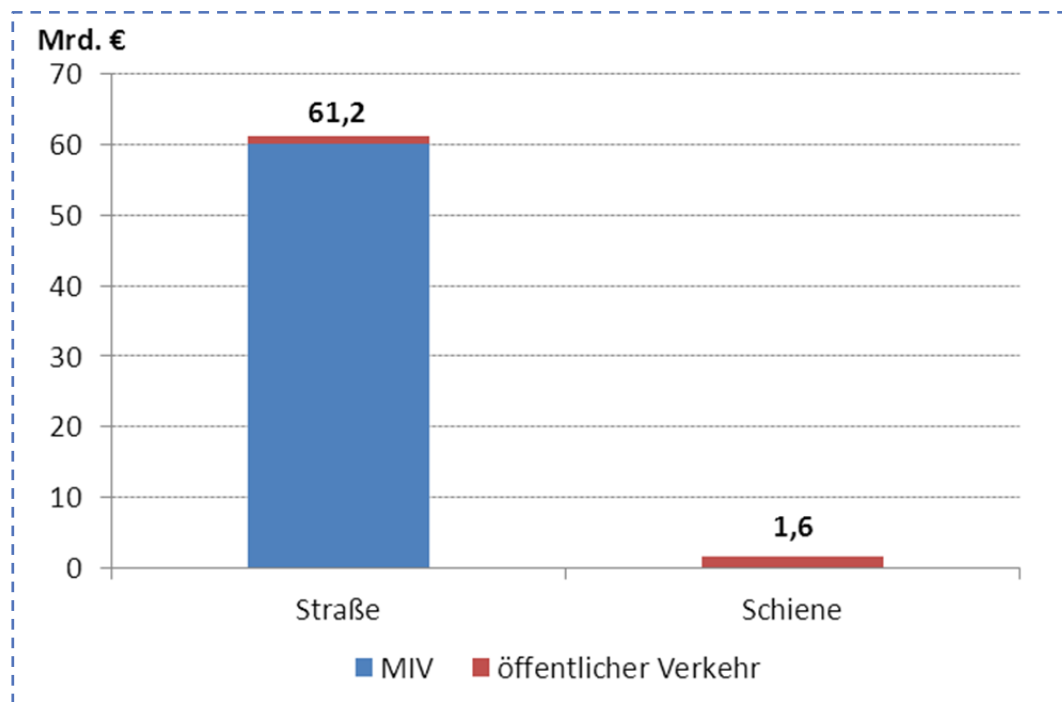
Die gesellschaftliche Legitimation des öffentlichen Verkehrs speist sich neben der Sicherstellung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen maßgeblich aus seinem Umweltvorteil. Dieser ergibt sich aus den geringeren Auswirkungen oder Belastungen des öffentlichen Verkehrs für Dritte im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern (insbesondere der Straße).

Der Umweltvorteil der Schiene wurde in den letzten Jahren stetig ausgebaut.¹⁰ Umweltschäden sind dabei nur eine Teilmenge der externen Effekte des Verkehrs. Weiterhin gehören u.a. Unfallkosten oder je nach Ansatz auch Staukosten hinzu.

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.¹¹ Abbildung 12 stellt die externen Kosten der Untersuchung für Straße und Schiene gegenüber.

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



Quelle: Infras (2007)

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

¹⁰ IFEU: Datenbank Umwelt und Verkehr

¹¹ Infras et al. (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Aufdatierung 2005.

Personenverkehr) im Jahr vergleichsweise gering sind. Dies entspricht einem Anteil von etwas über 3% der gesamten externen Kosten des Verkehrs in Deutschland.¹²

Eine europaweite Studie kam 2011 für Deutschland zu externen Kosten von über 100 Mrd. Euro (Bezugsjahr 2008), wobei die Schiene in absoluten Beträgen nahezu unverändert blieb im Vergleich zur Studie aus dem Jahr 2007.¹³ Damit trägt der öffentliche Verkehr maßgeblich zur Stabilisierung der externen Kosten des Personenverkehrs in Deutschland bei.

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

Ungeachtet der methodischen Herausforderungen bei der Erfassung von externen Effekten oder Umweltwirkungen (z.B. Abschätzung der Betroffenheit, Annahmen zum Besetzungsgrad) ist weitgehend unbestritten, dass die Schiene einen erheblichen Umweltvorteil gegenüber dem MIV hat. Dabei gilt im Grundsatz, dass der Umweltvorteil dann wirkt, wenn tatsächlich eine Verlagerung einsetzt, d.h. Fahrten im MIV eingespart werden. Was ein Umstieg für den einzelnen Fahrgast und dessen individuelle Umweltbilanz konkret bedeutet, zeigt ein Vergleich Schiene - Straße für drei zufällig ausgewählte Relationen (siehe Tabelle 5). Lediglich in 2 von 18 Quervergleichen schneidet die Schiene schlechter ab als der Pkw.

¹² Dies deckt sich in etwa mit Untersuchungen aus der Schweiz, die für 2005 bzw. 2009 einen Anteil der Schiene an den externen Kosten des Verkehrs bei 5% (2005) bzw. 6% (2009) ermitteln.

¹³ Infras et al. (2011): External costs of Transport – update study. Zu beachten ist, dass sich nicht allein das Bezugsjahr im Vergleich zur Studie für Deutschland geändert hat (2008 statt 2005), sondern z.T. auch die Methodik in beiden Studien voneinander abweicht.

¹⁴ Umweltbundesamt (2012): Daten zum Verkehr.

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

	Berlin – Potsdam		Mainz – Aschaffenburg		Düsseldorf – Kleve	
	Bahn	Pkw	Bahn	Pkw	Bahn	Pkw
Energieverbrauch Fahrzeug (l/Person u. Fahrt)	0,44	1,9	1,2	4,6	3,6	5,8
Energieressourcenverbrauch (l/Person und Fahrt)	1,4	2,5	3,8	5,8	4,6	7,4
Kohlendioxid (g/ Person und Fahrt)	2,3	5,3	6,5	12,5	9,5	15,7
Schwefeldioxid (g/ Person und Fahrt)	2,4	6,5	6,8	15,2	12,0	19,2
Stickoxid (g/Person und Fahrt)	2,2	19,5	6,0	48,8	119,0	60,2
Feinstaub (g/Person und Fahrt)	0,12	0,55	0,34	1,3	2,3	1,7

Quelle: Deutsche Bahn UmweltMobilCheck (ermittelt am 16.1.2014)

2.1.2.3 Wertschöpfung und Beschäftigung

Weitere ökonomische Wirkungen lassen sich für Wertschöpfung und Beschäftigung belegen, dabei unterteilt in direkte (Mitarbeiter in Verkehrsunternehmen), indirekte (z.B. Mitarbeiter für Vorleistungserbringer) und induzierte (z.B. Folgeinvestition/-konsum von Löhnen/Gehältern oder Steuern/Abgaben) Effekte (Tabelle 6). Nach Berechnungen des VDV liegt die Bruttowertschöpfung des ÖPNV in Deutschland bei fast 32 Mrd. Euro p.a.¹⁵ (unter Einbeziehung von Löhnen/Gehältern, Steuern/Abgaben, investiven und konsumtiven Mitteln usw.).

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 Verkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreibern beschäftigt sind.

Tabelle 6: Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkung des ÖPNV in Deutschland

	direkt	indirekt	induziert	gesamt
Wertschöpfung, in Mio. Euro	9.722	9.550	12.598	31.870
Beschäftigung, in Beschäftigten	236.590	157.221	263.091	656.902

Quelle: VDV (2009)

¹⁵ VDV (2009): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Die Werte beziehen sich auf den Sachstand 2008/2009.

2.2 Rahmenbedingungen

Der SPNV in Deutschland wird maßgeblich von den Rahmenbedingungen determiniert. Dies wird auch zukünftig der Fall sein, bzw. einige Entwicklungen werden den Druck auf die Aufgabenträger zusätzlich erhöhen. In der Vergangenheit haben sich Teile der Produktions- bzw. Vorleistungskosten bereits überproportional zu den zugewiesenen Regionalisierungsmitteln entwickelt. Besonders anschaulich ist diese Entwicklung bei den Infrastrukturpreisen (Trassen- und Stationspreise).

Für die maßgeblichen Kostenblöcke des SPNV, Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge und Personal ist davon auszugehen, dass die Aufwendungen hierfür mittelfristig zunehmen werden (siehe Kapitel 2.2.1). Kurz- bis mittelfristig kann noch davon ausgegangen werden, dass in einigen Altverträgen Kostensenkungspotenziale enthalten sind. Allerdings ist das Potenzial insgesamt eher gering, da rund 70% der gesamten Betriebsleistung im SPNV mindestens einmal im Wettbewerb vergeben wurden. Die aktuell zu konstatierende Bieterzurückhaltung ist ebenfalls kontraproduktiv für niedrige Wettbewerbspreise. Je geringer die Beteiligung, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass ein niedriges Niveau bei den Bestellerentgelten aufrechterhalten werden kann.

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

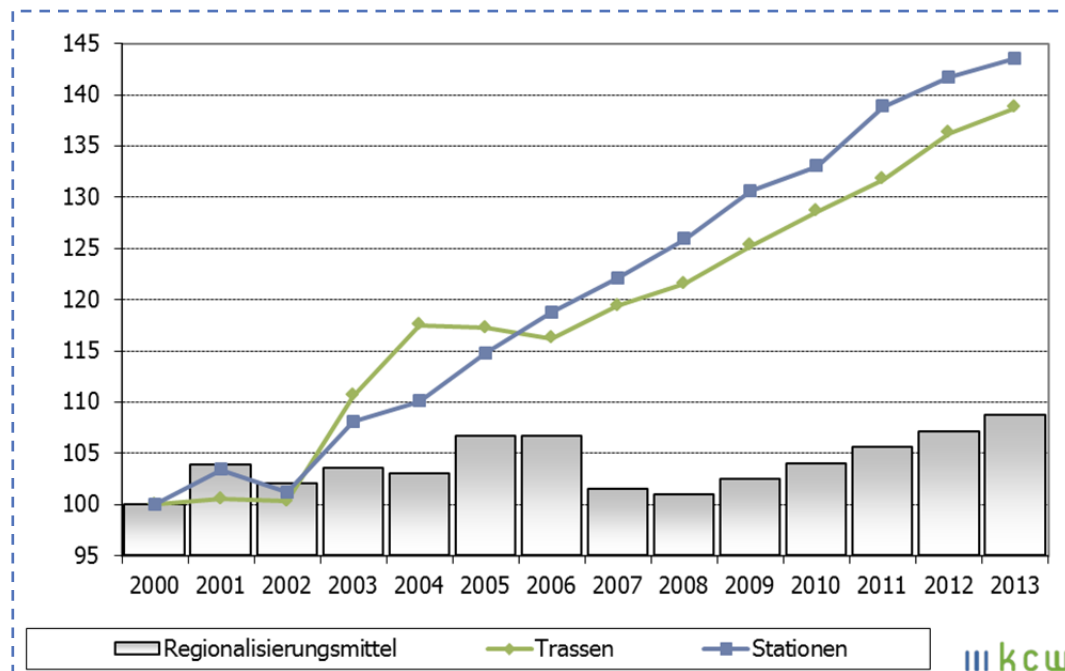
2.2.1.1 Infrastrukturpreise

Der Anstieg der Kosten war in den vergangenen Jahren bei der Infrastruktur besonders augenfällig. Das Auseinanderdriften von Regionalisierungsmitteln und Infrastrukturpreisen lässt sich anhand einer Indexgrafik veranschaulichen (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 Infrastrukturunternehmen der DB AG haben bereits angekündigt, dass mittelfristig die Trassenpreise um bis zu 2,8% p.a. und die Stationspreise um ca. 3,5% p.a. ansteigen, sofern die Mittel für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung angemessen angehen würden (vgl. Kapitel 5.2.4). Andernfalls sei mit noch höheren Preisanstiegen zu rechnen.¹⁶

¹⁶ 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 .

Abbildung 13: Entwicklung Regionalisierungsmittel und Aufwendungen für Trassen- und Stationspreise im SPNV 2000-2013 (Index)



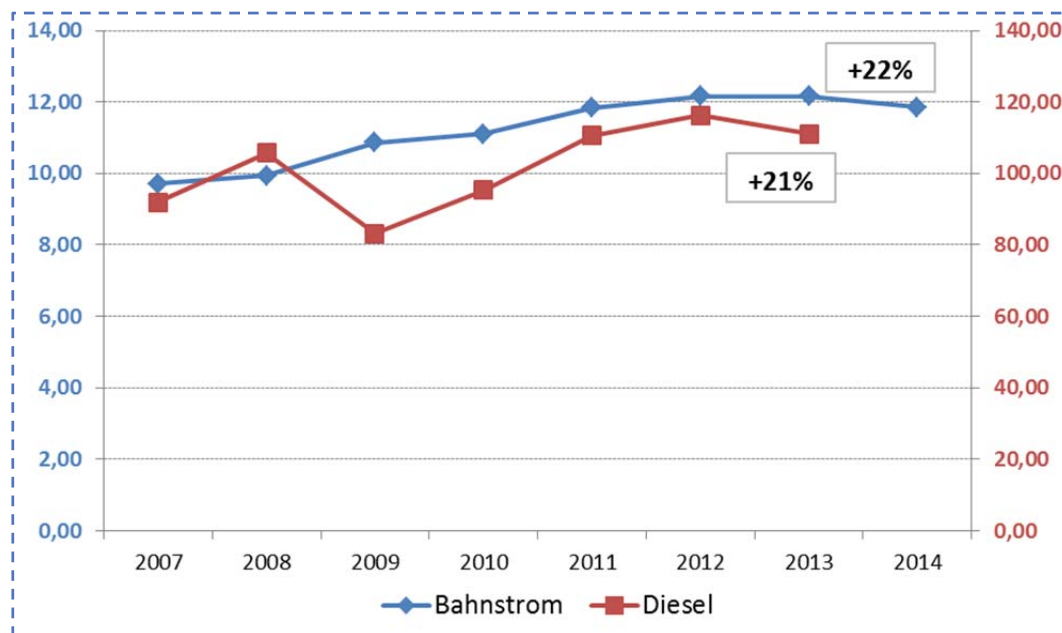
Quelle: DB AG, BT-Drs. 14/8781; HBeglG 2006, RegG; eigene Berechnungen

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.

Abbildung 14: Entwicklung Bezugspreise für Bahnstrom (gewichtet, SPNV) und Diesel 2007-2014; in Cent je l bzw. kWh



Quelle: DB Energie, Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

Die Entwicklung der Energiekosten in den nächsten Jahren hängt von mehreren Faktoren ab:

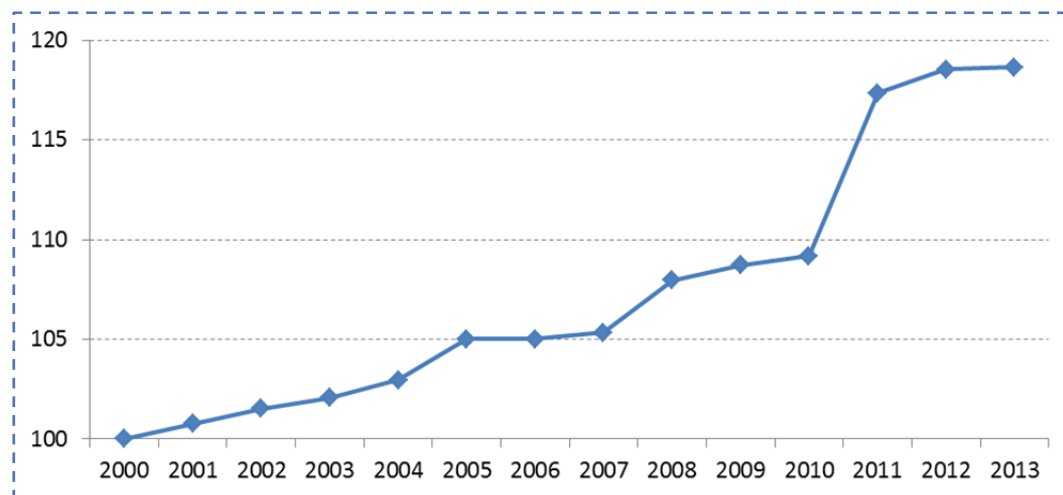
- Nationale und internationale Nachfrage nach Energie
- Brennstoffbezugskosten: Erzeuger- bzw. Förderkosten für Strom und Öl sowie ggf. Netzentgelte und Transportpreise
- Klimapolitische Entwicklungen (z.B. Weiterentwicklung EEG, Ausbau erneuerbarer Energien, Kosten CO₂-Zertifikate)
- Für den Bahnstrom 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.

Es ist im Ergebnis davon auszugehen, dass die Energiekosten real weiter ansteigen werden. Der tatsächliche Steigerungseffekt kann auch aufgrund der derzeitigen Unsicherheit bzgl. der konkreten Ausgestaltung der „Energiewende“ im Voraus nicht valide prognostiziert werden.

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



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Ursachen hierfür liegen zum einen in einer zunehmenden Marktkonzentration 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).

Gerade für kleinere EVU erschwerte das Ausbrechen der Finanzkrise die Möglichkeiten der Finanzierung von Fahrzeugen immens, da Banken und andere Finanzinstitute im Bereich der Fahrzeugfinanzierung wesentlich restriktiver in Bezug auf die Übernahme von Haftungsrisiken agierten. Dabei sind die Finanzierungsbedingungen mit niedrigen Leitzinsen derzeit günstig. Mittels Fahrzeugfinanzierungsinstrumenten (z.B. Kapitaldienstgarantien) haben viele Länder und Aufgabenträger inzwischen auf diese Anforderungen reagiert und unterstützen die Bieter dabei, eine trag- und wettbewerbsfähige Finanzierung zu entwickeln. Auch Fahrzeugpools oder ähnliche Bereitstellungsmodelle für Fahrzeuge wurden und werden entwickelt, um die Wettbewerbsbedingungen in schwierigem Finanzierungsumfeld zu erhalten. Gleichzeitig besteht allerdings ein gewisses Risiko, dass mit der Komplexität der Modelle auch Transaktions- und Risikokosten steigen.

Eine Abschätzung zu den mittel- und langfristigen Finanzierungsbedingungen ist kaum leistbar. Analysten gehen seit einiger Zeit zwar von einer steigenden Inflationsentwicklung und damit höheren Zinsen in der nahen Zukunft aus, jedoch hat sich dies bisher noch nicht an den Finanzmärkten ausgewirkt.

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

Hinsichtlich der Personalkosten ist davon auszugehen, dass diese zukünftig weiter steigen werden. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass nahezu alle SPNV-Verkehrsunternehmen inzwischen an Tarifverträge gebunden sind. Bei neueren Verträgen sind dabei bereits sprunghaft ähnliche Entwicklungen zu beobachten. Zum anderen ist in den letzten Jahren zunehmend ein Mangel an Fachkräften (insbesondere Lokführer) zu erkennen, der mittelbar zu Engpässen führen wird. Dieser Rückstand ist nur langfristig abzubauen, weshalb zumindest kurz- bis mittelfristig mit relativ stark steigenden Personalkosten zu rechnen sein wird.

2.2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

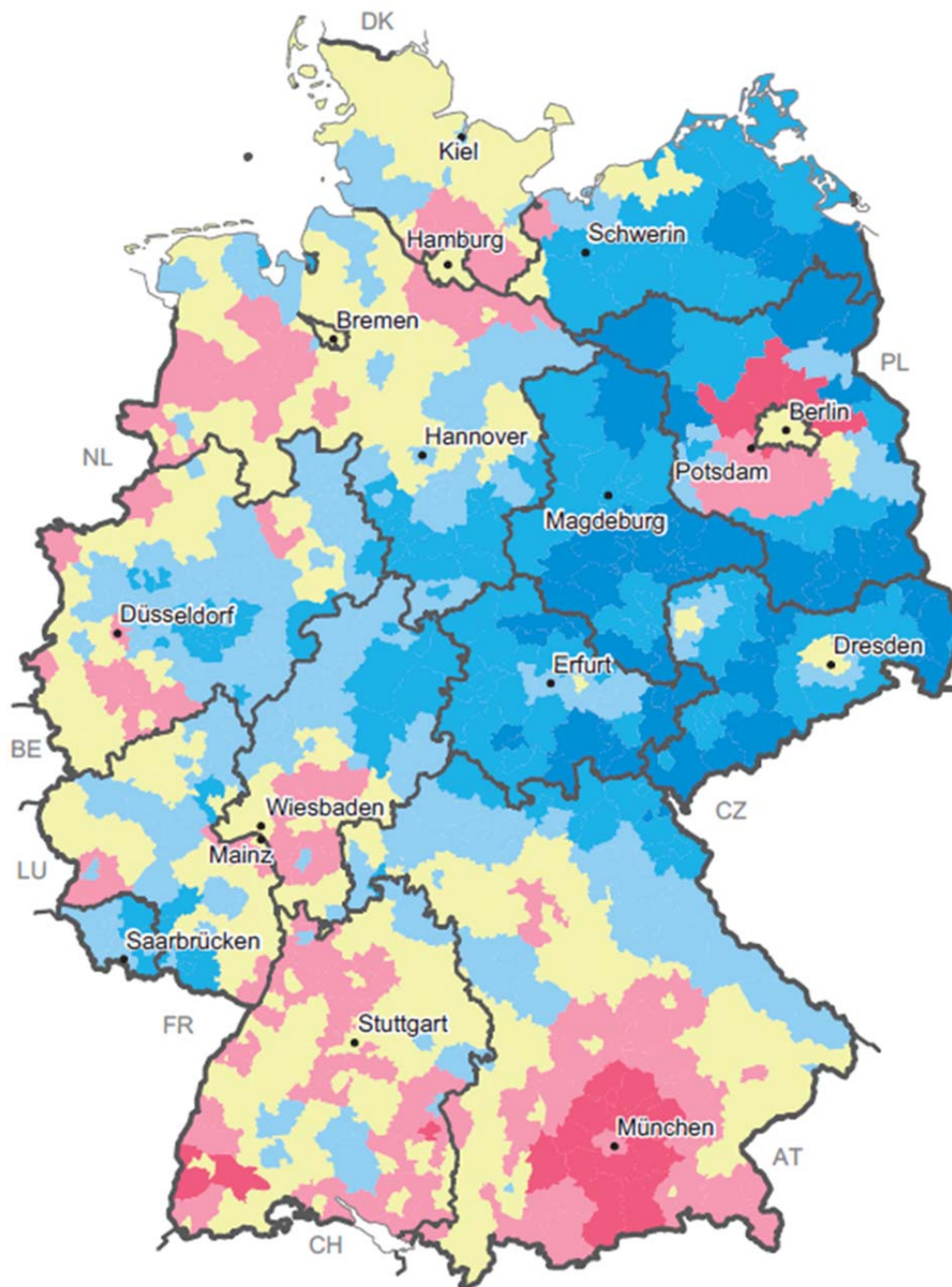
Die zuvor beschriebenen problematischen finanziellen Rahmenbedingungen werden sich insoweit mit negativem Effekt auf das SPNV-Angebot niederschlagen, wie sie nicht durch Mehreinnahmen kompensiert werden können. Dies sind zum einen die Regionalisierungsmittel und zum anderen die Erlöse, welche sich aus der Nachfrage ergeben. Bei den Erlösen ist allerdings zu beachten, dass je nach Verankerung des Erlörisikos in den Verkehrsverträgen, Mehreinnahmen u.U. nicht den Bestellern entlastend zugutekommen, sondern den EVU zufließen und sich dann allenfalls im Folge-Verkehrsvertrag bemerkbar machen können.

Die Entwicklung der Nachfrage wird von mehreren Faktoren beeinflusst. Entscheidend sind dabei auch die demografische Entwicklung und Siedlungsstruktur. Allen bisherigen Bevölkerungsprognosen zufolge wird die Einwohnerzahl Deutschlands in den nächsten Jahren stetig sinken. Nach der Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes werden 2030 zwischen 77,4 und 79,0 Mio. Menschen in Deutschland wohnen.¹⁷ Gegenüber 2009, dem Basisjahr der Untersuchung, wäre dies ein Rückgang um bis zu 5,7%. Durch den Zensus 2011 wurden die absoluten Zahlen bereits relativiert, da dieser Erhebung zufolge 2011 in Deutschland 80,2 Mio. Menschen lebten (Zum Vergleich die Prognose des Statistischen Bundesamtes für 2011: 81,4 Mio. Euro).

¹⁷ Statistisches Bundesamt (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060.

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

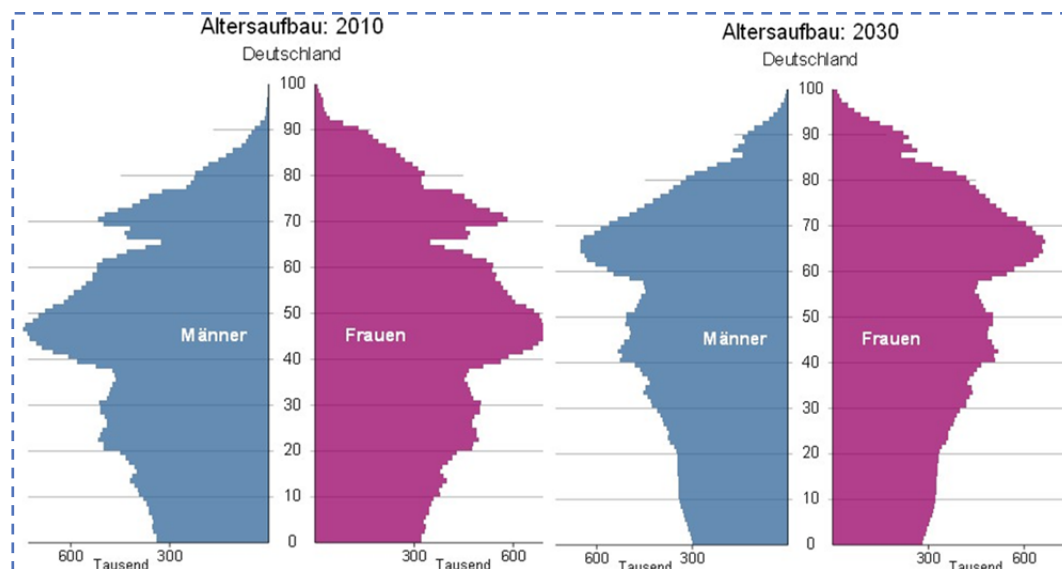


Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR); Farbschema: blau (Bevölkerungsrückgang), gelb (stabile Bevölkerung), rot (Bevölkerungszunahme)

Diese Entwicklung wird sich auch in der SPNV-Nachfrage und damit in der Erlöskraft dieser Verkehre widerspiegeln. Gerade ländliche Räume mit bereits schwacher Nachfrage werden zukünftig weiter unter Druck geraten. Zum Teil wurde dort aus diesem Grund bereits das Bahnangebot eingeschränkt bzw. teilweise sogar ganz eingestellt (und etwa durch Busverkehre ersetzt).

Damit einher geht auch der Trend zur Alterung der Gesellschaft (siehe Abbildung 17). Einer Prognose des Statistischen Bundesamtes zufolge, wird die Zahl der Rentner und Pensionäre zwischen 2010 und 2030 um knapp ein Drittel (plus 5,5 Mio. Personen) zunehmen. Senioren sind inzwischen länger mobil und das zunehmend mit dem eigenen Auto. In urbanen Räumen nimmt die Bedeutung des Pkw zwar ab, doch bleibt dieser weiterhin das Hauptverkehrsmittel. Gleichzeitig nehmen die Schülerzahlen als Folge des Geburtenrückgangs ab bzw. stagnieren bestenfalls (Prognose des Statistischen Bundesamtes: Abnahme um 1,5 Mio. Personen, d.h. -13%). Somit wird auch diese Gruppe der „Zwangsnutzer“ insgesamt kleiner.

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



Quelle: Statistisches Bundesamt

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 Fahrzeuge
- 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

Ein bedeutendes Merkmal des RegG ist seit der ersten Fassung die weitgehende Freiheit der Länder bei der Verwendung der Mittel. Das Gesetz sieht gemäß § 6 Abs. 1 vor, dass mit den Regionalisierungsmitteln „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr“ zu finanzieren sei. Aus dieser weitgehenden Autonomie haben sich in den Ländern unterschiedliche Ansätze herausgebildet, die als Strategien der Länder zur gesetzeskonformen Erfüllung dieses Daseinsvorsorgeauftrags beschrieben werden.

Die SPNV-Strategien der Länder waren und sind im Einzelfall durch äußere Rahmenbedingungen vorgezeichnet oder erheblich durch spezifische Gegebenheiten beeinflusst. So mussten beispielsweise in den Neuen Ländern vielfach infrastrukturelle Nachholbedarfe bewältigt werden. Siedlungsentwicklung und Demografie stellen die jeweiligen Länder vor unterschiedliche Herausforderungen an die Entwicklung ihres öffentlichen Verkehrsangebotes. Stadtstaaten müssen ihrerseits mit dem ÖPNV wichtige Erschließungsfunktionen erfüllen.

Die Länder haben die Freiheitsgrade, die ihnen das RegG bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsangebotes bietet, in unterschiedlicher Art und Weise genutzt. Die Strategien wurden dabei an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst. Eine Wertung der unterschiedlichen strategischen Ansätze anhand einheitlicher Kriterien ist deswegen auch nicht sinnvoll, zumal die Entwicklung insbesondere des SPNV seit der Bahnreform in allen Bundesländern zu mehr und besseren Angeboten geführt hat. Die Regionalisierung des SPNV hatte gerade das inhärente Ziel, die spezifischen Gegebenheiten der Länder entsprechend zu berücksichtigen. Die Vielfalt der Lösungen ist daher logische Folge dieses dezentralen Lösungsansatzes.

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.

Investive Maßnahmen sind dadurch gekennzeichnet, dass damit langwertige Anlagegüter geschaffen oder erhalten werden, beispielsweise Fahrzeuge oder Infrastruktur. Konsumtive Ausgaben betreffen alle laufenden Aufwendungen, zu denen insbesondere die Bestellentgelte bzw. Zuschüsse der Aufgabenträger an die EVU zählen. Dabei haben Investitionen i.d.R. Auswirkungen auf die konsumtiven Ausgaben. So kann die Förderung von Fahrzeugen kostensenkend auf die konsumtive Seite wirken, wenn nicht vom EVU zu tragende Kapitalkosten die Kalkulation der Betreiber entlasten und zu niedrigeren Zugkilometersätzen führen. Jedoch kann die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen auch höhere Aufwendungen bedingen, beispielsweise durch zusätzlich notwendige Verkehrsleistungen oder laufende Infrastrukturkosten.

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.

Alle Länder haben in der Vergangenheit Regionalisierungsmittel für Infrastrukturmaßnahmen verwendet, um die SPNV-Infrastruktur auf die Anforderungen des Betriebs hin besser auszurichten. In den ostdeutschen Ländern mussten zusätzlich teilungsbedingte Infrastrukturdefizite abgebaut werden. Nicht selten wird zur Attraktivitätssteigerung der Zugangsstellen ein bedeutender Teil der investiven Ausgaben für die Modernisierung von Stationen aufgewendet, i.d.R. im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen mit DB Station & Service. In BW, HB, HH, HE, MV, NI, NW, RP, SL, SN, ST, SH und TH verwenden bzw. verwendeten die Länder Mittel aus dem RegG zur Finanzierung dieser Stationsmodernisierungen.

Die Reaktivierung von ehemals stillgelegten Strecken wie in z.B. BW, HB, NW, RP und SH verbindet ebenfalls investive Erstaussgaben (z.B. zur Ertüchtigung der Infrastruktur) mit konsumtiven Folgeausgaben (zusätzliche Bestellung von Verkehrsleistungen).

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.

Die Förderung der Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen war in den Anfangszeiten kurz nach der Regionalisierung des SPNV eine weit verbreitete Maßnahme der Länder, um allzu große finanzielle Ausschläge durch die Bereitstellung moderner Fahrzeuge auf die Bestellentgelte zu verhindern. BW, BY, BB, HE, NI, NW, RP, SL, SN, ST und TH haben diese Förderung mittlerweile beendet. Inzwischen legen viele Länder den Schwerpunkt auf unternehmensneutrale Fahrzeugfinanzierungsmodelle, um Wettbewerbshürden zu senken. NI ist von Beginn an den Weg gegangen, einen landeseigenen Fahrzeugpool aufzubauen und weiterzuentwickeln. Auch der Zweckverband Großraum Braunschweig hat zwischenzeitlich mit dem Aufbau eines Fahrzeugpools begonnen. In HE wurde diese Strategie ebenfalls zeitweilig verfolgt. Auch ein sächsischer Aufgabenträger (ZVMS) greift derzeit zu diesem Instrument.

HE und BW sind mittlerweile die einzigen Länder, die ihre Regionalisierungsmittel ausschließlich konsumtiv verwenden. Die Fahrgastnachfrage sowie die Verkehrsangebote sind so sehr gestiegen, dass sich die Infrastruktur als Flaschenhals für die weitere Entwicklung herausstellt. Obwohl das Land HE jährlich die Regionalisierungsmittel mit 120 Mio. Euro aufstockt, sind jedoch keine Infrastrukturmaßnahmen mehr daraus finanzierbar. Doch auch andere Länder trifft dieses Dilemma. So hat BW angegeben, dass aufgrund der Entwicklung der Kosten im konsumtiven Bereich investive Maßnahmen zunehmend schwerer aus den Regionalisierungsmitteln finanziert werden können.

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

Die Länder und deren Aufgabenträgerorganisationen sind auch bei der Frage der Ausrichtung der Verkehrsplanung unterschiedliche Wege gegangen. Grundsätzlich kann zwischen einer Angebots- und einer Nachfrageorientierung des Verkehrsangebotes unterschieden werden. Während eine angebotsorientierte Strategie darauf abzielt, die Attraktivität des ÖV-Systems durch gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von Fahrtenangeboten zu steigern und die vorhandenen Betriebsmittel damit möglichst produktiv für ein gutes Fahrplanangebot zu nutzen, fokussiert die nachfrageorientierte Angebotspolitik darauf, Relationen und Zeitlagen mit hoher Fahrgastnachfrage besser abzudecken, wobei gerade in Ballungsräumen hohe Spitzenlastkapazitäten benötigt werden. Dabei determinieren vielfach exogene Rahmenbedingungen (z.B. Siedlungsstrukturen, Pendlerströme, Demografie, Infrastruktur) die strategischen Erfordernisse. Daher ist es nicht verwunderlich, dass mit HE, HH und NW drei Bundesländer mit bedeutenden Ballungs- und Wirtschaftsräumen eine klar nachfrageorientierte SPNV-Politik verfolgen.

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.

Überwiegend angebotsorientiert agieren hingegen Länder wie BB, BE, BY, RP, SH und SL. Hier hat die flächenhafte Sicherstellung der schienengebundenen Erreichbarkeit einen hohen Stellenwert. Landesweite Angebotsstandards mit integralen Taktfahrplänen versprechen mehr Fahrgäste und Mehrerlöse. Angebotsschwerpunkte auf die fahrgaststarken Relationen zu konzentrieren, insbesondere auf die Ballungsräume in Flächenländern, schließt eine ansonsten eher angebotsorientierte SPNV-Strategie jedoch nicht aus, wie die Beispiele BW, NI, MV und SN zeigen. Insofern sind in den meisten Ländern faktisch unterschiedlich ausgeprägte Mischformen der beiden Grundstrategien festzustellen.

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.

Mit BW, BY, BE, HB und RP hat eine Reihe von Ländern bisher einen straßengebundenen Ersatz von SPNV-Verkehren grundsätzlich ausgeschlossen. Hier wurden stattdessen entsprechende Anstrengungen unternommen, die Angebote des SPNV weiter zu erhalten. Dabei geht BW sogar so weit, Busersatzverkehre oder regional bedeutsame ÖSPV-Leistungen grundsätzlich nicht mit RegG-Mitteln zu finanzieren.

Hingegen wurden insbesondere in den Neuen Ländern schwach nachgefragte SPNV-Leistungen aus wirtschaftlichen Erwägungen durch Busverkehre ersetzt, wie die Beispiele BB, MV, SN, ST und TH belegen. In MV, SN und TH werden ÖSPV-Ersatzverkehre auch durch RegG-Mittel mit finanziert.

HH, RP und SH nutzen Busleistungen als Ergänzung zum bestehenden SPNV-Angebot, um etwa Nachfragespitzen abdecken zu können. Auf die grundsätzliche Komplementärbeziehung zwischen SPNV und ÖSPV verweisen auch SL und ST in ihren SPNV-Strategien. In einigen Ländern wurden daher inzwischen regional bedeutsame Busliniennetze neben dem SPNV erfolgreich eingeführt (und auch mit Regionalisierungsmitteln finanziert), wie RP, SL und ST beweisen.

2.3.1.4 Maßnahmen zur Integration SPNV/ÖPNV

Die Gesetzesformulierung, dass "insbesondere der Schienenpersonennahverkehr" mit Regionalisierungsmitteln zu finanzieren ist, ist ein Indiz dafür, dass der Gesetzgeber mit dem RegG keine starre Trennung zwischen SPNV und ÖSPV intendiert hat. Aus Fahrgastperspektive wäre eine derartige Teilung auch nicht nachvollziehbar. Für diesen steht das Gesamtangebot des ÖPNV - im besten Fall vernetzt - im Mittelpunkt.

Alle Länder heben in ihren SPNV-Strategien die Bedeutung einer optimalen Verknüpfung von Bus und Bahn hervor. Wesentliches Merkmal für deren Umsetzung in den Ländern ist die Abstimmung der Fahrpläne von Bahn und Bus, um den Fahrgästen einen schnellen Wechsel des Verkehrsmittels zu ermöglichen. Dem ÖPNV/ÖSPV wird auch eine Erschließungsfunktion für den SPNV zugesprochen (z.B. BW, HB, SN, ST).

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

Die Erhöhung der Sicherheit sowie des allgemeinen Sicherheitsempfindens ist für viele Fahrgäste eine wichtige Anforderung an den ÖPNV. Besonders in den späten Abend- und Nachtstunden erwarten Reisende zunehmend Personalpräsenz vor Ort, um ihr subjektives Sicherheitsempfinden bei der Nutzung des SPNV zu erhöhen. Dies gilt sowohl an den Stationen als auch in den Fahrzeugen selbst.

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: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.

Andere Länder haben sich dazu entschieden, die Zuständigkeiten in die Hände der Kommunen zu geben. Hier sind kommunale Aufgabenträgerorganisationen für die Planung und Ausführung zuständig, häufig in der Rechtsform von Zweckverbänden. Diese Form ist in HE, NI, NW, RP und SN anzutreffen.

BW und NI sind dabei eher als Zwischenformen anzusehen, da in einigen Teilräumen die Verantwortung an kommunale Träger abgegeben wurde (z.B. Region Stuttgart). In NI existieren mit der LNVG sowohl eine Bestellerorganisation, die selbst Aufgabenträger ist, als auch zwei kommunale Aufgabenträger - mit der Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig. Die beiden Zweckverbände in RP unter Landes- und kommunaler Beteiligung sind ebenso eine Mischform.

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.

Einige Länder stellen Landesmittel bereit, um Investitionsmaßnahmen (z.B. in die Infrastruktur) zu finanzieren. Praktiziert wird dies in BW, BY, HB, HE, RP, SN und SH, wobei BW, BY, HE und RP auch eine Mitfinanzierung der Kommunen vorsehen.

Weiterhin stellen Länder (z.B. BE, BB, HB, HE, NW, RP, SL, SN und TH) Landesmittel für weitere Aufwendungen im ÖPNV zur Verfügung. Hierunter fallen etwa Unterstützungen für den ÖSPV sowie Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG. NI und SH haben vorübergehend Landesmittel bereitgestellt, um die Kürzungen bei den RegG-Mitteln zu kompensieren.

In den meisten Ländern liegt der ÖSPV in der Verantwortung der Kommunen und kreisfreien Städte. Daher verlangen z.B. BB, HB, HE, NW und TH, dass sich Kommunen und kreisfreie Städte an den Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten bestimmter Tarifangebote beteiligen.

2.3.2.3 Wettbewerbsstrategien

Keine Regelung enthält das RegG darüber, wie die Länder die SPNV-Leistungen vergeben. Allerdings haben das Vergaberecht und die Rechtsprechung den Handlungsspielraum dahingehend eingeschränkt, dass eine Direktvergabe ohne Wettbewerb nur noch in engen Grenzen zulässig ist. Grundsätzlich setzen daher alle Länder auf wettbewerbliche Verfahren.

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

Von Beginn an konsequent auf Wettbewerb gesetzt haben HE, NI, RP, SN, SH und TH. Andere Länder, wie BW, BY, BE, BB, NW, SL, ST haben eine verzögerte Wettbewerbsstrategie gewählt, um Leistungen schrittweise in den Wettbewerb zu übergeben. Dadurch wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass zu befürchten war, zu große Vergabevolumina in den Anfängen der Regionalisierung könnten im erst im Entstehen befindlichen Bietermarkt die Wettbewerbsbahnen überfordern.

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 Fahrgeldeinnahmen 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.

Tendenziell gewichten BY, HE, NI, NW, RP und SH den Finanzierungsaspekt höher, wobei z.B. NW gleichzeitig Landesmittel für Sozialtickets bereitstellt. Im Vergleich dazu streichen BE, MV und SL eher den Aspekt der Daseinsvorsorge heraus, d.h. die Schaffung eines Mobilitätsangebotes auch für preissensible Nutzer. MV spricht dabei von einer Beteiligung an der Finanzierung, dies müsse jedoch sozialverträglich geschehen. BB, SN und ST tendieren zu beiden Positionen zu gleichen Teilen. Erklären lassen sich die Unterschiede in Teilen mit den unterschiedlichen Nachfragemengen und der regionalen Wirtschaftskraft. Auf starken Pendlerströmen mit guter intermodaler Wettbewerbsfähigkeit des SPNV in Wirtschaftszentren werden bezogen auf den Zugkm höhere Tarifeinnahmen erzielt. Gleichzeitig können Tarifierhöhungen i.d.R. leichter durchgesetzt werden als etwa in Regionen mit geringeren Einkommen, in denen dennoch das Mobilitätsbedürfnis hoch sein kann.

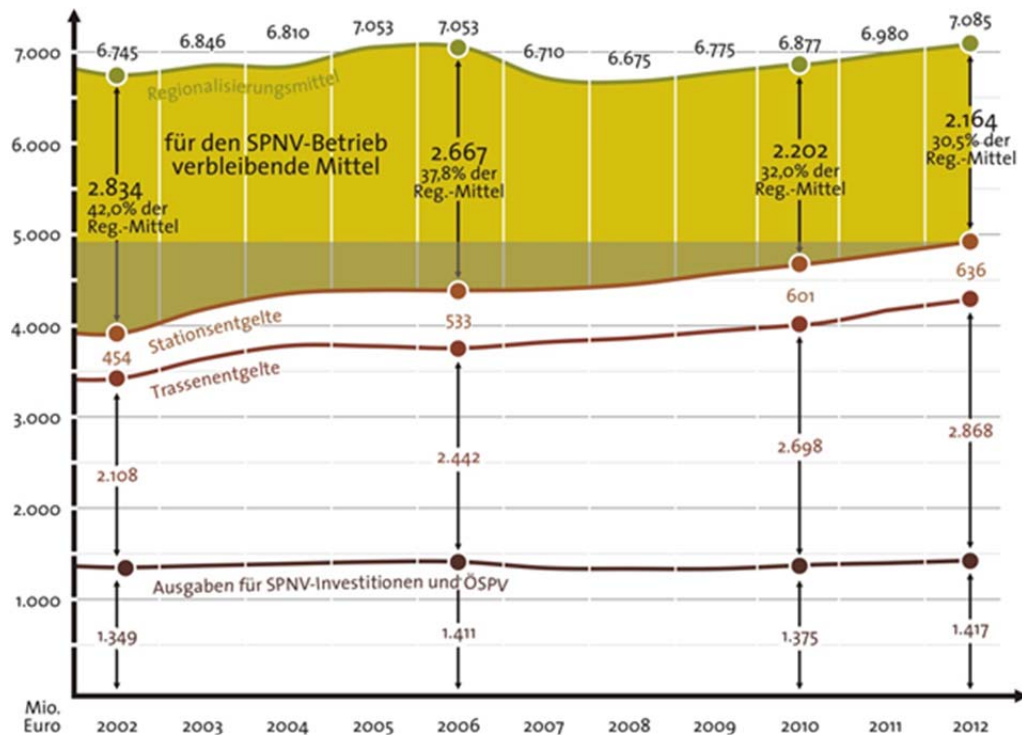
BW, HB, NW und RP verweisen auf die Problematik, dass die Länder oftmals keinen oder nur wenig direkten Einfluss auf die Tarifausgestaltung haben, da Tarifverbände oder die DB AG (beim C-Tarif) dafür zuständig sind.

2.3.3.2 Umgang mit steigenden Infrastrukturkosten

Ein erhebliches Problem für alle Länder und deren Aufgabenträger sind die stetig steigenden Infrastrukturkosten. Diese haben in den vergangenen Jahren mit einer Steigerungsrate oberhalb der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,5% p.a. erheblich angezogen. Damit verteuerte sich die Infrastrukturnutzung auch ohne eine Ausweitung der Leistungsmenge Jahr für Jahr.

Da die Infrastrukturkosten über die Verkehrsverträge finanziert werden, steigen die konsumtiven Ausgaben der Länder und Aufgabenträger beständig. Dieser Preiseffekt führt zu einer stetigen Verminderung der Kaufkraft bei den Ländern, wie in Abbildung 18 verdeutlicht. Somit verblieben den Ländern und Aufgabenträgern real immer weniger Mittel für die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben, wie die in der Abbildung farbig markierte Fläche zeigt.

Abbildung 18: Entwicklung der freien Mittel für SPNV-Betrieb



Quelle: mofair/NEE, Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014

Die Wettbewerbsstrategien der Länder führten bisher dazu, dass die Wettbewerbsrenditen zur Gegenfinanzierung der Kostenmehrbelastung aus der Infrastruktur genutzt werden konnten (z.B. RP, SL, SN, SH). Dies wird nach Angaben vieler Länder in Zukunft nicht mehr möglich sein, da nennenswerte Kostensenkungspotenziale nicht mehr auszuschöpfen seien (so z.B. HE, MV, SN). Daher drohen laut BW, BY, MV, NW und TH Abbestellungszenarien, falls die verfügbaren Mittel nicht steigen sollten; auch RP und SL äußern sich tendenziell ähnlich. In ST resultieren Abbestellungen der vergangenen Jahre z.T. aus einer Konzentration der Verkehrsleistungen auf starke Relationen, aber auch aus Belastungen durch steigende 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 Infrastruktorentgeltentwicklung aufzufangen.

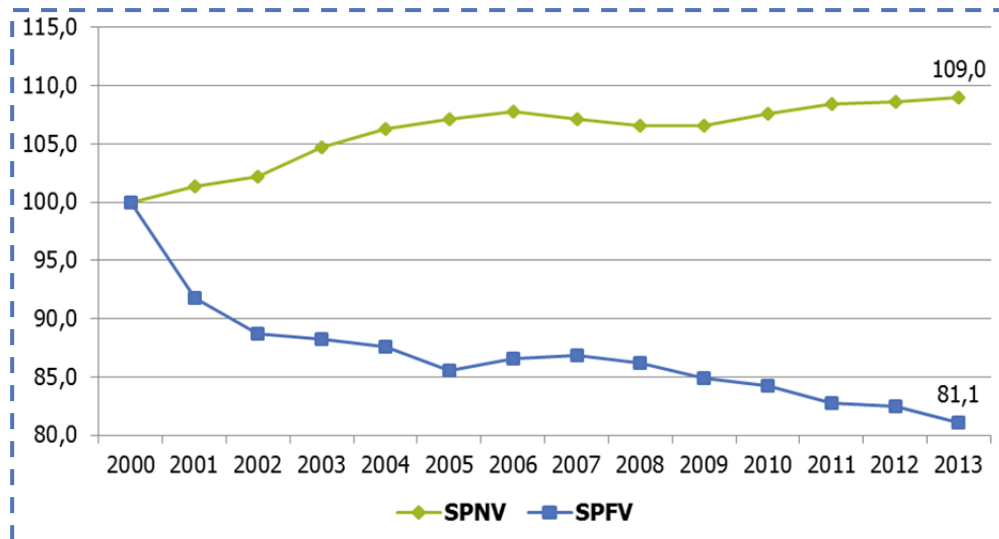
2.3.3.3 Kürzungen im eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangebot

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 SPNV 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 SPNV 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.

Da erst in den letzten Tagen des Jahres 1993 politisch Klarheit geschaffen wurde, unter welchen Bedingungen die Bahnreform zum 1.1.1994 in Kraft treten würde, rückte die Regionalisierung des SPNV zunächst in den Hintergrund. Die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder trat daher erst zum 1.1.1996 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt übernahmen die Länder die politische und verkehrliche Verantwortung für den SPNV. Bis dahin wurde der SPNV übergangsweise dem Bund zugewiesen (Art. 143a GG).

Den verfassungsrechtlichen Rahmen für die finanzielle Ausstattung der Länder bildete die neue Vorschrift des Art. 106a GG. Dort wurde festgelegt, dass den Ländern ab 1.1.1996 für den ÖPNV ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zusteht. Auf dieser Grundlage wurde das Regionalisierungsgesetz (RegG) erlassen. Damit wurde zum ersten Mal anlässlich einer Neuverteilung von Aufgaben zwischen Bund und Ländern ein fachspezifischer Ausgleichsanspruch der Länder geschaffen.

2.4.2 Regionalisierungsgesetz 1993

Das erste Gesetz - das RegG 1993 - unterschied hinsichtlich der Regionalisierungsmittel zwischen den Grundausgleichsmitteln (Status-quo-Mittel) und den freien Regionalisierungsmitteln (Plus-X-Mittel oder freie Mittel). Erstere waren dazu bestimmt, in den Ländern ein SPNV-Angebot auf der Grundlage des Leistungsumfangs des Fahrplans 1993/94 der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn sicherzustellen. Hierin war auch der einigungsbedingte Nachholbedarf enthalten, d.h. zusätzliche Zugangebote, die vor dem Wiederaufbau noch nicht verkehren konnten. Der zusätzliche Ausgleich diente dazu, das Verkehrsangebot insgesamt zu verbessern. 1997 wurden die Plus-X-Mittel durch eine Umschichtung von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in das RegG um 3 Mrd. DM aufgestockt. Ab dem Jahr 1998 war eine jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel entsprechend dem Umsatzsteueraufkommen festgelegt worden.

Die Status-quo-Mittel wurden mit festen Beträgen auf die Länder verteilt. Die Beträge orientierten sich an Defizitrechnungen der einzelnen Bundes- und Reichsbahndirektionen, die als Defizitsatz je Zugkilometer differenziert nach Ballungsraum, Region und S-Bahn ausgewiesen waren. Die Plus-X-Mittel wurden dagegen nach festen Prozentsätzen auf die Länder alloziert. Da bei der Regionalisierung des SPNV strittig war, ob und inwieweit die Defizitrechnungen der Bundes- und Reichsbahn zutrafen, wurden von vornherein Revisionsklauseln in das RegG 1993 aufgenommen. So war zum 31.12.1997 zu prüfen, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM für die Länder ausreicht, um in den Jahren 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV im gleichen Umfang („Quantität und Qualität wie 1993“) vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden waren. Dabei sollten zwischenzeitlich bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen unberücksichtigt bleiben. Eine Untersuchung der WIBERA AG ergab, dass die für den Grundausgleich festgelegten Beträge nicht ausreichten, um im Zeitraum 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV nach der Qualität des Fahrplans 1993/94 bestellen zu können.

Die nach dem WIBERA-Gutachten erforderliche Revision des RegG 1993 konnte aufgrund des Ablaufs der Legislaturperiode 1998 nicht mehr umgesetzt werden.

2.4.3 Regionalisierungsgesetz 2002

Vor diesem Hintergrund wurden anlässlich der Revision 2002 die beiden im RegG 1993 vorgeschriebenen Überprüfungen der Mittelhöhe und der Dynamisierung zusammengefasst und in dem Ersten Gesetz zur Änderung des RegG umgesetzt (RegG 2002). Die Regionalisierungsmittel für die Jahre 1998 bis 2000 wurden in Höhe der bereits tatsächlich vom Bund an die Länder geleisteten Zahlungen nachträglich gesetzlich festgeschrieben, während für 2001 abschließend ein Betrag von 13,429 Mrd. DM festgelegt wurde. Für 2002 erhielten die Länder aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes einen Betrag von 6,745 Mrd. Euro, der ab dem Jahr 2003 jährlich um 1,5 % ansteigen sollte. Für das Jahr 2007 war mit Wirkung ab dem Jahr 2008 eine erneute Revision der Regionalisierungsmittel vorgesehen.

Die 6,745 Mrd. Euro basierten auf einem Berechnungsvorschlag der DB AG für ein „verkehrliches Grundangebot“. Da sich die Länder 2001 nicht auf ein gemeinsames Verfahren zur Ermittlung des notwendigen Finanzbedarfs einigen konnten, ermittelte die DB AG – zusammen mit der WIBERA AG und der Planungsgesellschaft SMA – ein Grundangebot von 540 Mio. Zugkm. Mit diesem Grundangebot sollten die Länder auch die aus der massiven Kürzung des Fernverkehrsangebotes der DB AG entstandenen Lücken mit SPNV-Angeboten kompensieren.

2.4.4 Haushaltsbegleitgesetze 2004 und 2006

Zu zwei entscheidenden Modifizierungen des RegG 2002 kam es durch die Haushaltsbegleitgesetze (HBegLG) in den Jahren 2004 und 2006.

Das HBegLG 2004 hatte seinen Ursprung in der avisierten Haushaltsstabilisierung der Bundesregierung und wurde während des Gesetzgebungsverfahrens um die Ergebnisse der Koch-Steinbrück-Arbeitsgruppe ergänzt. Das HBegLG 2004 sah eine Änderung des RegG 2002 dahingehend vor, dass sich der den Ländern zustehende Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes einmalig für das Jahr 2004 um 2% verringerte.

Eine noch gravierendere Kürzung der Regionalisierungsmittel brachte das HBegLG 2006 mit sich. Es führte für das Jahr 2006 zu einer Reduktion der Regionalisierungsmittel auf 6,710 Mrd. Euro (geplant im RegG 2002: 7,266 Mrd. Euro). Weiterhin war für das Jahr 2008 eine Absenkung der Mittel auf dann 6,610 Mrd. Euro vorgesehen.

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

Abbildung 20: RegG-Mittel-Entwicklung und Kürzungen



Quelle: Eigene Berechnungen

Seit dem Jahr 2007 wird die Lücke zwischen geplanten und letztlich zugewiesenen Regionalisierungsmitteln augenscheinlich größer. In 2014 hätten die Länder ohne die RegG-Kürzungen hypothetisch 8,064 Mrd. Euro erhalten. Tatsächlich betragen die Zuweisungen in diesem Jahr 7,299 Mrd. Euro und damit 765 Mio. Euro weniger als im Falle einer konstanten 1,5%-Dynamisierung. In Summe wurden seit 2002 rund 5,93 Mrd. Euro weniger vom Bund an die Länder zugewiesen als es bei einer konstant linearen Steigerung um 1,5% p.a. seit 2002 der Fall gewesen wäre.

2.4.5 Regionalisierungsgesetz 2007

Das RegG 2007 brachte eine nur geringfügige Korrektur des Betrags für 2008 auf 6,675 Mrd. Euro mit sich. Es wurde erneut eine Dynamisierung um jährlich 1,5% festgelegt. Die Aufteilung der Regionalisierungsmittel in Status-quo-Mittel und Plus-X-Mittel entfiel. Es gab von nun an nur noch feste Prozentsätze für die Verteilung der Regionalisierungsmittel zwischen den Ländern (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Horizontaler Verteilschlüssel des RegG

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

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.

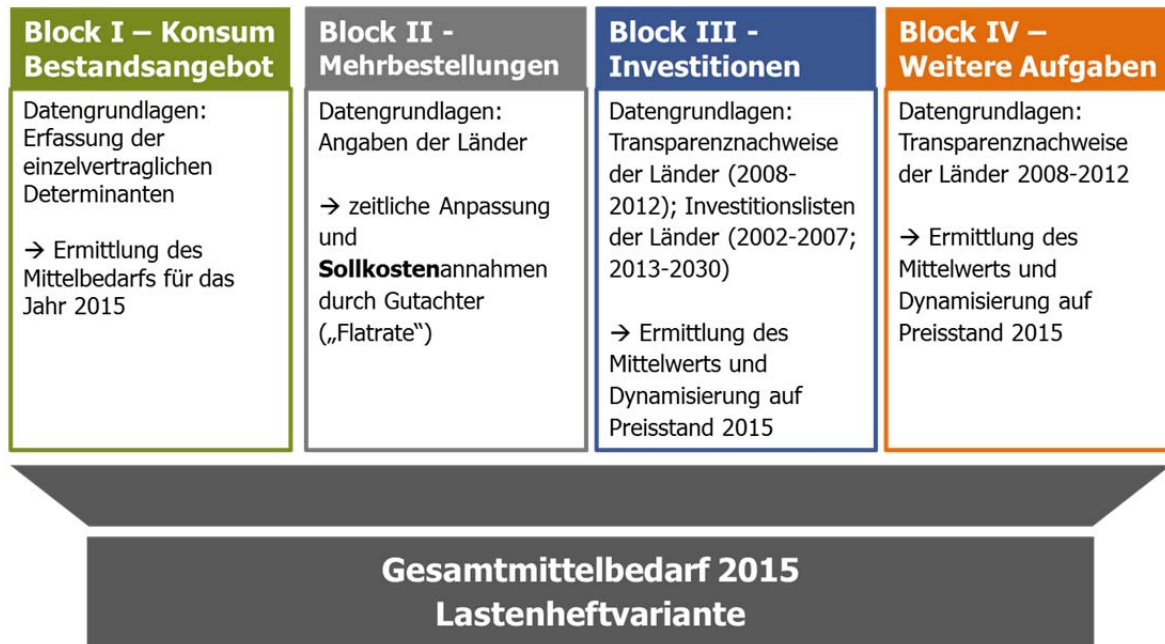
Die Länder haben sich für die Ermittlung des Mittelbedarfs (Modul 1) nach dem Wortlaut auf die Methodik eines Ist-Kosten-Ansatzes verständigt - zumindest für den Teil der SPNV-Leistungsbestellungen. Die Betonung des Ansatzes liegt augenscheinlich in dem **Ist**-Charakter in Abgrenzung zur Alternative der Sollkosten. Dies war das Ergebnis einer intensiven Diskussion im AK Bahnpolitik im Vorfeld der Gutachtenvergabe.

Aus der Sicht der Gutachter ist evident, dass in der Summe aller Vorgaben auf den Istcharakter von **Ausgaben** und damit den Zahlungscharakter 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.

Zentraler Gedanke dieses Ansatzes ist es, zu ermitteln, welche Regionalisierungsmittel-ausstattung jedes Land erhalten sollte, damit die nach 2015 jeweils eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen aus Verkehrsverträgen erfüllt werden können. Zugleich sollen investive Verwendungen in dem Umfang ermöglicht werden, wie dies dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre entspricht. Mehrbestellungen sollen insbesondere in dem Umfang finanziert werden können, der zur Nutzung von durchgeführten Investitionsvorhaben notwendig ist. Schließlich sollen auch sonstige Aufgaben wie etwa ÖPNV-Finanzierungen und Organisationskosten abgedeckt werden.

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

Abbildung 21: Übersicht Ausgabenblöcke



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

Diese drei Ausgabenblöcke eint, dass sie anhand der tatsächlichen Ausgabenbedarfe ermittelt werden können. Die SPNV-Leistungsbestellungen sind vertragsspezifisch ermittelt und ausgewertet worden, wodurch eine genaue Herleitung der Ausgaben für das Jahr 2015 möglich ist (Ausgabenblock I). Für die Investitionen und die weiteren Aufgaben ist dies nicht in dieser Detailliertheit möglich. Aufgrund der Vielzahl der Einzelausgaben, die vermutlich in diesen Bereichen nicht vergleichbar objektiven vertraglichen Regelungen unterliegen, sieht das Lastenheft hier vergangenheitsbezogene Erhebungen vor. Diese Ausgaben sind aus den Transparenznachweisen und weiteren Angaben der Länder als Ist-Ausgaben ermittelbar (Ausgabenblöcke III und IV).

Um es den Ländern zu ermöglichen, ihr Angebot im öffentlichen Verkehr maßvoll und bedarfsgerecht weiterentwickeln 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 für die Mehrbestellungen ermittelten Ausgaben sind keine Ist-Ausgaben, da sich diese erst in Zukunft materialisieren. Daher ist für den Ausgabenblock II ein Soll-Ausgaben-Ansatz anzuwenden und entsprechend dem Lastenheft bis auf das Jahr 2015 abzuzinsen. Teilweise sind Mehrbestellungen zwar bereits in bestehenden Verkehrsverträgen berücksichtigt und wären damit als künftige Ausgabenbedarfe relativ gut eingrenzbar. Jedoch sind solche festen Vertragsoptionen eher die Ausnahme als die Regel, da die Besteller - gerade bei erforderlichen Infrastrukturvoraussetzungen - erhebliche kalkulatorische Risiken tragen.

Die Ermittlung des Gesamtbedarfs 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 Softwaretool 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 Mittelbedarfs (Ausgabenblock I) erforderlichen Angaben aus den SPNV-Verkehrsverträgen. Zur Unterstützung der Datenerfassung in einer Datenbank und der

strukturierten Auswertung der Daten wurde eigens das „**Analyse- und Auswertetool**“ (**AnATol**) entwickelt. In AnATol wurden untersuchungsrelevante Eingangskennzahlen sowie die zugehörige Begleitinformation zur Plausibilisierung und Bewertung von 27 Aufgabenträgern bzw. Bestellerorganisationen in einheitlicher Form erfasst. Die Datenbank und die Benutzeroberfläche für die Datenerhebung wurden so strukturiert, dass alle notwendigen Daten dezentral von den Bearbeitern der AT/BO am Arbeitsplatz eingegeben werden konnten.

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 länder- oder aufgabenträgerübergreifend konzipiert, was in unterschiedlichen Finanzierungsregelungen mit dem EVU resultieren kann.
- der **Vertragsart** im Hinblick auf die Verteilung des Erlörisikos. Hier ist grob zwischen Nettoverträgen (EVU trägt Erlörisiko) und Bruttoverträgen (AT trägt Erlörisiko) sowie diversen Mischformen zu unterscheiden. In Nettoverträgen stellen die Zahlungen der AT Zuschüsse nach Abzug der vom EVU kalkulierten Erlöse dar. Bei Bruttoverträgen sind die Fahrgelderlöse nicht (oder nur anteilig) Gegenstand der EVU-Kalkulation und damit auch der Zahlungen.
- der **Dynamisierung** von Kostenpositionen. Es sind verschiedene Formen der Fortschreibung der Kosten bzw. Zuschüsse während der Vertragslaufzeit zu beobachten. Vor allem die älteren Verträge operieren mit pauschalen Dynamisierungssätzen (z.B. 1,5% p.a.) für die Gesamtkosten bzw. Zuschüsse. Neuere Verträge setzen in der Regel auf differenziertere Regeln, die v.a. an Energie- und Personalkosten ansetzen.
- der Berücksichtigung der **Infrastrukturkosten** im Vertrag. Vor allem in den Großverträgen mit DB-EVU Anfang der 2000er Jahre wurde vereinbart, dass das EVU das Risiko der Infrastrukturpreisentwicklung voll oder in Teilen übernimmt.
- der Art der **Fahrzeuggestellung**. 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 unterstützte. 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

Kurz bevor die AT/BO planmäßig mit der Dateneingabe im März 2013 starten sollten, zeichnete sich ab, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen und einzelne Aufgabenträger die vertrauliche Behandlung der Verkehrsvertragsdaten rechtlich als nicht hinreichend gesichert ansahen, obwohl die Gutachter im Rahmen der Vertragsvereinbarung mit dem Auftraggeber eine separate Vertraulichkeitsvereinbarung abgeschlossen hatten. Dies setzte einen längeren Prozess der Suche nach geeigneten Möglichkeiten in Gang, diesen Vertrauensschutz herzustellen. Dieser Prozess gewann im Mai 2013 nach einer Zusammenkunft aller Beteiligten an Fahrt. Nach intensiven Diskussionen konnte Anfang August 2013 ein tragfähiger Konsens aller Akteure unter Mithilfe der BAG-SPNV und des VDV erzielt werden. Im Ergebnis wurden dreiseitige, gegenseitig bedingende/unterstützende Vereinbarungen zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Gutachtern vereinbart:

- In der „Vertraulichkeitsvereinbarung 1“ (VE 1) wurden zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Vertragsdaten im Rahmen des Gutachtens erhoben werden sollten, und den Gutachtern Pflichten und Rechte der Gutachter beim Umgang mit den Daten vereinbart. Zur VE 1 gehören zwei Anlagen, von denen eine die Struktur der Datenabfrage in AnATol im Detail beschreibt. In der zweiten Anlage ist die exemplarische Darstellung des Ablaufs der Plausibilisierungsgespräche und der dort zu ziehenden Vertragsstichproben skizziert.

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

- Die „Vertraulichkeitsvereinbarung 2“ (VE 2) wurde zwischen den 27 Aufgabenträgern und/oder Bestellerorganisationen sowie den Gutachtern geschlossen. Die VE 2 beinhaltet ebenfalls Pflichten und Rechte der Gutachter sowie Mitwirkungspflichten der AT/BO im Rahmen der Dateneingabe und der Plausibilisierungsgespräche.
- 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 sanktionsunbewährte Regelungen zur Unterstützung der Vertraulichkeitsvereinbarungen VE 1 und VE 2.

Die Unterzeichnung / Gegenzeichnung der ca. 620 Dokumente zwischen AT/BO, EVU und Gutachtern erfolgte weitgehend parallel zu der Mitte August beginnenden Dateneingabe in AnATol. Insgesamt ist durch den gesamten Prozess bis zum Austausch der Dokumente im Gutachten eine Verzögerung von mindestens fünfeinhalb Monaten eingetreten.

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

- Informationen zu den einzelnen Verträgen wurden ausschließlich mit dem zuständigen Aufgabenträger bzw. der Bestellerorganisation ausgetauscht. Die AT/BO verfügten jeweils über einen eigenen passwortgeschützten Zugang. Durch das Berechtigungskonzept wurde sichergestellt, dass jeder Aufgabenträger nur die Daten für die von ihm betreuten Verkehrsverträge einsehen und bearbeiten kann.

- Daraus folgte, dass bei einem aufgabenträgerübergreifenden Vertrag mehrere Vertragsdoubletten (je nach Anzahl der Beteiligten) in der Datenbank angelegt - und später für die Auswertung wieder zusammengeführt wurden, um den Vertrauensschutz zu gewährleisten. Die am Vertrag beteiligten Aufgabenträger konnten nur jeweils „ihren“ Datensatz einsehen. AnATol ermöglichte aber auch die zentrale Eingabe der Daten von aufgabenträgerübergreifenden Verträgen durch einen Aufgabenträger für einen oder mehrere andere. Die Zusammenführung der im AnATol eingegebenen Daten übernahmen ausschließlich die Gutachter
- Die Auswertungsergebnisse wurden bei Ländern mit mehr als einem AT/BO zu landesweiten Daten aggregiert. Damit wurden detaillierte Rückschlüsse aus den Ergebnissen des Gutachtens auf einzelne Vertragsparameter ausgeschlossen. Unternehmensbezogene Angebotsstrategien, insbesondere umfassende Informationen zu Vertragskalkulationen wurden ebenfalls nicht erfasst, da nie alle - sondern nur Teile - der Kosten- und Erlösstruktur der Verträge angegeben wurde.
- Ein Zugang zu den Daten durch Unbefugte wurde durch umfassende technische und organisatorische Maßnahmen ausgeschlossen. Sämtliche in AnATol erfassten Daten wurden in einer zentralen Datenbank auf dem Server der ETC abgelegt. Über eine Benutzer- und Rechteverwaltung wurde sichergestellt, dass nur Mitarbeiter von KCW, ETC und Rödl&Partner, die Teil des Gutachterteams waren, die Verkehrsvertragsdaten einsehen konnten.

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 dienen 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.

Die Daten und Informationen wurden und werden überall und jederzeit gegen den Zugriff von Dritten¹⁹ gesichert aufbewahrt. Alle erhobenen Daten werden mit der Verkündung der Neufassung des Regionalisierungsgesetzes im Bundesgesetzblatt durch die Gutachter gelöscht.

3.2.3 Dateneingabe

Die Eingabe der Daten erfolgte mit dem Softwaretool AnATol. Die Daten wurden dezentral durch das Fachpersonal aus dem Vertragscontrolling der einzelnen Aufgabenträger bzw. Bestellerorganisationen in AnATol eingegeben.

Aufgrund der absehbaren Verzögerung der Umsetzung der Dateneingabe in Folge der Diskussion um Vertraulichkeitsfragen wurden unkritische Teile der Datenabfrage vorgezogen. Hierbei handelte es sich um die Stammdaten der Verträge, in denen die unveränderlichen Eckpunkte der Verträge (z.B. Vertragsname, beteiligte Aufgabenträger, Vertragslaufzeit, Vertragsart, Produktkategorie etc.) erhoben wurden. Aus der Lieferung der Stammdaten wurden die noch leeren Vertragshüllen in AnATol bereits angelegt. In diesem Zuge konnte seitens der Gutachter eine erste Plausibilisierung der angegebenen Verträge auf Vollständigkeit vorgenommen werden.

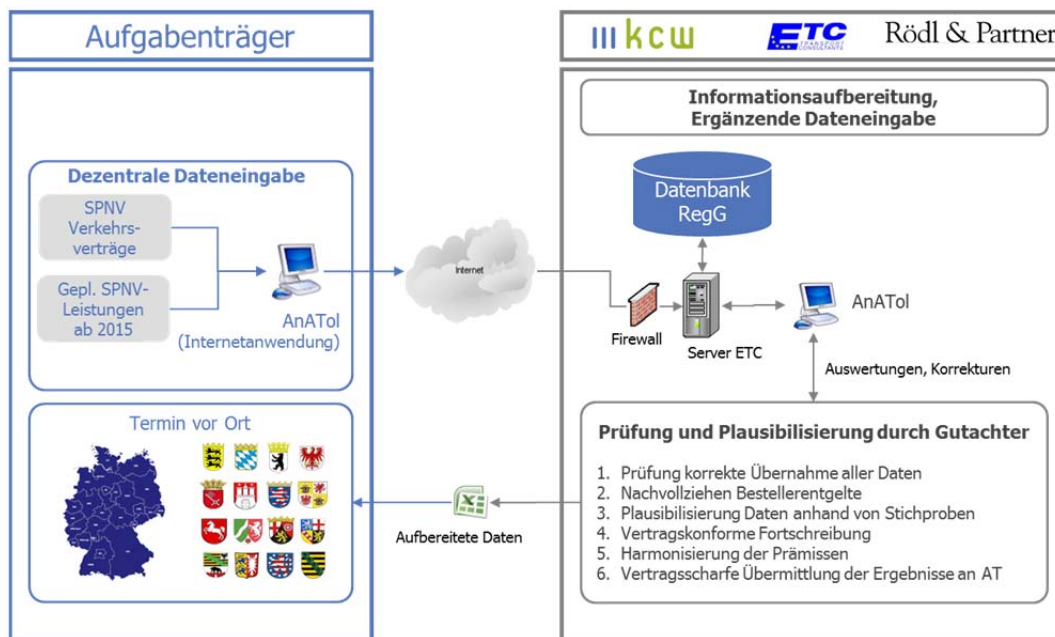
Die Dateneingabe in AnATol fand im Zeitraum Mitte August 2013 bis Anfang April 2014 statt. Für die Dateneingabe standen den AT/BO sodann alle sie betreffenden Verkehrsverträge als Stammdaten bereit, d.h. diese mussten nicht selber angelegt werden. Zur Dateneingabe konnte aus der Liste der Verkehrsverträge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

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

- Bereitstellung eines Benutzerhandbuches, 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.

Abbildung 22: Vorgehensmodell zur Erfassung und Aufbereitung der Verkehrsvertragsdaten



Quelle: Eigene Darstellung

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 wahlweiser 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.

Eine zentrale Funktion der Datenerhebung kam den Plausibilisierungsgesprächen zu, die mit jedem AT/BO nach erfolgter Daten(erst-)eingabe in AnATol geführt wurden (vgl. Kapitel 3.4). Trotz der Anstrengungen zur Standardisierung der Datenerfassung einer diversifizierten Vertragswelt war es den Gutachtern wichtig, eine vergleichbare Datenbasis und ein vergleichbares Datenverständnis in persönlichen Gesprächen vor Ort sicher zu stellen. Aus den Plausibilisierungsgesprächen ergaben sich in der Regel Hinweise zur Anpassung und Ergänzung der Daten.

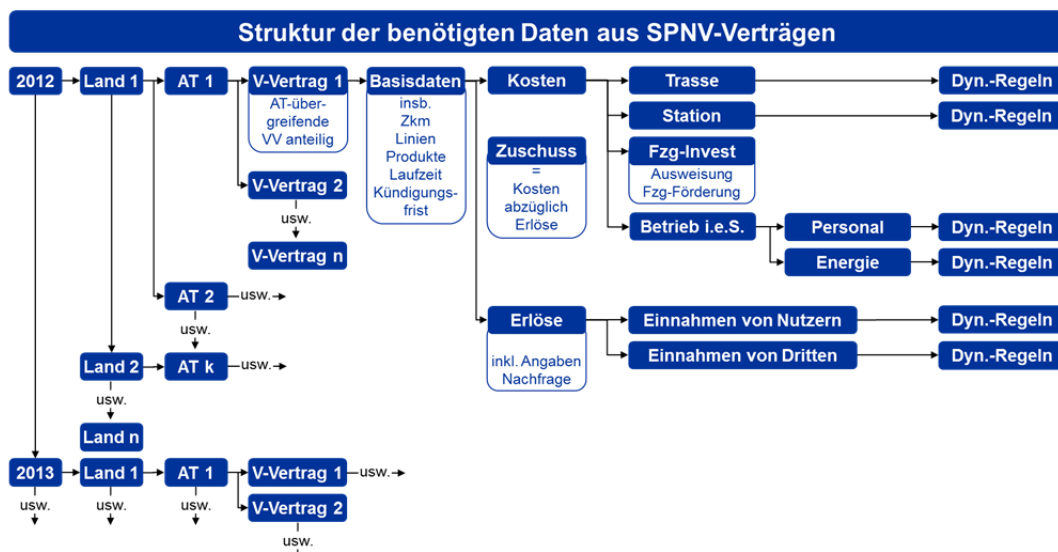
3.2.4 Grundstruktur der erfassten Daten

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

Je Land und Aufgabenträger wurden die Verkehrsverträge im Zeitraum 2010 bis 2030 abgebildet. Dies bedeutete, dass neben allen aktuell laufenden Verkehrsverträgen auch solche erfasst wurden, die im Zeitraum 2010 bis 2013 beendet wurden. Ebenso wurden diejenigen Verträge erfasst, die zum Zeitpunkt der Dateneingabe bereits vereinbart waren, deren Betriebsaufnahme jedoch noch bevorsteht. Ebenso wurden alle weiteren geplanten Verträge im Revisionszeitraum erfasst, z.B. solche, die sich noch im laufenden Vergabeverfahren befanden.

Aus der Erfordernis der Anwendung des Territorialprinzips und der Abbildung der wesentlichen Kennzahlen wurde die in Abbildung 23 dargestellte Grundstruktur der zu erfassenden Verkehrsvertragsdaten mit der BAG-Expertengruppe und dem Lenkungskreis abgestimmt. Diese Grundstruktur bildete den Ausgangspunkt für die Entwicklung des Datenmodells, die Entwicklung der Benutzeroberfläche von AnATol und die Erhebungskonzeption.

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 (Verkehrsleistung, Vertriebsleistung, sonstige Leistungen)
- Angabe von grenzüberschreitenden Leistungen & ggf. Angabe Nachbarstaat(en)
- Produktkategorien (RB, RE/IRE, S-Bahn, Bus)
- Fernverkehrsersatzleistungen (ganz oder teilweise)
- Fahrzeugeinsatz (Traktion, Förderung)

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

Leistungsdaten

Leistungsdaten wurden grundsätzlich für alle Verkehrsverträge im Zeitraum 2010 bis 2030 erhoben. Die Daten waren für jeden Zeitabschnitt innerhalb der jeweiligen Laufzeit des Verkehrsvertrages oder der geplanten Leistung gesondert einzugeben. Es konnte zudem ausgewählt werden, ob sich die Angaben auf ein Kalender- oder ein Fahrplanjahr beziehen.

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 Fahrzeugdaten wurden jeweils für den Gesamtvertrag erhoben. Zur Sicherung der Vergleichbarkeit und zur Vereinfachung der Auswertungen wurden Fahrzeugkategorien vordefiniert. Die Angaben beziehen sich i.d.R. auf komplette Zuggarnituren (Triebwagen oder mehrteiliger Triebzug bzw. Triebfahrzeug und Waggons).

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

An Fahrzeugdaten waren für alle aktuellen und absehbaren Verträge anzugeben:

- die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge
- die Angabe zum Einsatz bzw. Zulässigkeit von Gebrauchtfahrzeugen
- das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte
- die Angabe, ob geförderte Fahrzeuge eingesetzt werden

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

Ziel der ursprünglich geplanten Auswertung dieser Daten war, mit Hilfe einer Flottenanalyse die künftigen Mehrbelastungen beim Ersatz von geförderten Fahrzeugen abzuschätzen. Weil die Datenangaben - auch infolge von Änderungen der Dateneingabemaske als Ergebnis der Vertraulichkeitsregelungen - nur mit hohem Nachbearbeitungsaufwand aussagekräftige Ergebnisse ermöglichen würden, konnte diese Berechnung aufgrund des entstandenen 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 Stationspreisen waren obligatorisch anzugeben für laufende und bezuschlagte Verträge sowie Altverträge für die Kalenderjahre 2010 bis 2013.²⁰ 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 anzugeben. 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 Nutzern) 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.

²⁰ Für 2010 bis 2012 Ist-Werte, für 2013 Schätzwert z.B. aus den laufenden Abschlagszahlungen

Die anzugebenden Daten differieren z.T. in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Vertragsarten sowie den vertraglichen Regelungen bzgl. des Erlösrisikos. Da die Datenqualität bei Erlösdaten bei den AT/BO sehr unterschiedlich sein kann, wurde generell um Kommentierung der Datengrundlagen im Kommentarfeld gebeten. Für alle Brutto-Verträge war die Angabe der Einnahmen von Nutzern für alle Vertragsjahre zwischen 2010 und 2012 obligatorisch. Für alle bereits bezuschlagten Verträge war mindestens ein Erlöswert für ein volles Vertragsjahr anzugeben. Dies galt ebenso für alle Brutto- oder Brutto-Anreiz-Verträge, die nach 2011 auf einen Nettovertrag oder einen Nettovertrag mit Absicherung umgestellt wurden bzw. noch werden.

Trägt nicht der Aufgabenträger, sondern das EVU das überwiegende Risiko der Fahrgeldeinnahmenentwicklung (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 Erlöswert je Verkehrsvertrag bestimmen zu können.

Für Verträge in laufenden Vergabeverfahren sowie alle zwar bezuschlagten, aber noch nicht begonnenen Verträge waren mindestens die Angaben von den AT-seitig kalkulierten Einnahmen von Dritten für das erste volle Vertragsjahr zu machen. Sofern nicht als reine Nettoverträge konzipiert, war auch die Angabe der kalkulierten Erlösdaten für das erste volle Vertragsjahr Pflicht. Handelte es sich um Nettoverträge (mit/ohne Absicherung), waren die Angaben der Nachfrageprognosen im Blatt Nachfragedaten obligatorisch. Auch die vorhandenen Einnahmen Dritter waren für alle laufenden, bezuschlagten Verträge und Altverträge anzugeben. Dies betraf die Angaben für alle Vertragsjahre zwischen 2010 und 2012 bzw. mindestens für ein volles Jahr der Vertragslaufzeit.

Nachfragedaten

Die Erfassung der Nachfragedaten diente zur Plausibilisierung und Einordnung der Erlöskraft von Nettoverträgen. Die Erfassung erfolgte dabei nicht linien- oder zugscharf, sondern pauschal jeweils für den gesamten Verkehrsvertrag und das Territorium des jeweiligen Aufgabenträgers. Grundsätzlich war eine Angabe der Nachfragedaten nicht notwendig, wenn stattdessen Einnahmen durch Nutzer (Fahrgeldeinnahmen) für den entsprechenden Vertrag angegeben werden konnten.

Obligatorisch waren die Angaben für Nettoverträge (mit/ohne Absicherung), sofern hierfür keine Erlösdaten vorlagen, sowie für Verträge im „Ifd. 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

das Jahr 2015 und - soweit möglich - auch darüber hinaus. Hierfür wurde eine spezielle Eingabemaske entwickelt, welche in erster Linie eine strukturierte Erfassung der Dynamisierungsregeln nach vergleichbaren Kriterien für jeden Verkehrsvertrag erlaubt.

Die Pflichtangaben differierten nach unterschiedlichen Vertragsarten. Für „Altverträge“ und „Konzeptionen“ mussten grundsätzlich keine Angaben gemacht werden. Für bezuschlagte Verträge und Verträge im „Ifd. Vergabeverfahren“ waren jedoch obligatorisch alle vereinbarten Preisdynamisierungselemente anzugeben.

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.
- Der Beschreibung 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 Freigabeverfahren 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 Gesamterstellungszeit des Gutachtens gesichert.

3.3 Transparenznachweise

Mit dem Inkrafttreten des RegG 2007 waren die Länder erstmals aufgefordert, die Verwendung der Regionalisierungsmittel dem Bund gegenüber nachzuweisen. Gemäß § 6 Absatz 2 RegG sind die Nachweise entsprechend eines zwischen Bund und Ländern abgestimmten Kriterienkatalogs auszufüllen. Die Transparenznachweise wurden den Gutachtern für die Jahre 2008-2012 zur Verfügung gestellt.

Die Transparenznachweise sind für alle Länder einheitlich nach folgendem Schema aufgebaut (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

		Jahr	
Ifd. Nr.	Bereich	Verwendungszweck	Beträge in EUR
1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 5 RegG	0,00
		Reste aus Vorjahr	0,00
		verfügbare Mittel gesamt	0,00
2	Leistungsbestellungen	SPNV	0,00
		ÖPNV	0,00
		Summe:	0,00
3	Managementaufwand	SPNV	0,00
		ÖPNV	0,00
		Summe:	0,00
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	SPNV	0,00
		ÖPNV	0,00
		Summe:	0,00
5	Investitionen in Fahrzeuge	SPNV	0,00
		ÖPNV	0,00
		Summe:	0,00
6	Tarifausgleiche	Verbundförderung	0,00
		Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
		Summe:	0,00
7	Sonstiges		0,00
		Summe:	0,00
8	Summe Ausgaben		0,00
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		0,00
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr		0

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 Mittelbedarfe in den Ausgabenblöcken III (Kapitel 4.3) und IV (Kapitel 4.4).

Ein wichtiger Bestandteil der Konsistenzprüfung im Bereich der konsumtiven Ausgaben ist der Abgleich der in AnATol vorliegenden Daten mit dem Transparenznachweisen der Länder durch die Gutachter im Überschneidungszeitraum mit der Angabe der SPNV-Verkehrsverträge zwischen 2010 und 2012 (vgl. Kapitel 4.1.3). Damit konnte eine wichtige Plausibilisierungsfunktion hinsichtlich der Angaben in AnATol erreicht werden. Bei Abweichungen wurden Unterschiede gemeinsam mit den Ländern bzw. deren AT/BO aufgeklärt.

3.4 Plausibilisierungsgespräche

Um sicherzustellen, dass die Dateneingabe in AnATol über alle Länder / Aufgabenträger möglichst einheitlich und nach einheitlichen Standards und gleichem Verständnis erfolgt, waren Plausibilisierungsgespräche mit allen Bestellerorganisationen bzw. Aufgabenträgern vorgesehen. Die halb- bis zweitägigen Plausibilisierungsgespräche fanden zwischen Ende Oktober 2013 und Anfang März 2014 jeweils vor Ort statt (siehe Tabelle 8).

In diesen Gesprächen wurde - häufig im Beisein von Vertretern des Landes - auf Basis der bis dahin eingegebenen Daten ein gemeinsames Verständnis über Umfang und Qualität der eingegeben 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 Vordergrund standen im Plausibilisierungsgespräch die Durchführung einer Vollständigkeitsprüfung der Daten und Verträge, sowie der den Daten hinterlegten Annahmen bzw. Planungen. Zu den Gesprächen wurde auch ein Abgleich der AnATol-Daten mit den zu dem jeweiligen Zeitpunkt gelieferten Stand der Länderdaten (insbesondere Investitionslisten, Mehrbestellungslisten) vorgenommen.

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

Tabelle 8: Plausibilisierungsgespräche

Datum	AT / BO	Ort
29./30.10.2013	BEG	München
6.11.2013	ZVV	Auerbach
11./12.11.2013	VBB	Berlin
14.11.2013	NVS	Erfurt
19.11.2013	ZVON	Bautzen
21./22.11.2013	LVS	Kiel
26.11.2013	VGS	Saarbrücken
9./10.12.2013	SPNV-Nord	Koblenz
11./12.12.2013	RMV	Hofheim
16..12.2013	VRR	Gelsenkirchen
7.1.2014	ZVMS	Chemnitz
9.1.2014	SPNV-Süd	Kaiserslautern
13.1.2014	NVR	Köln
16.1.2014	NVV	Kassel
17.1.2014	ZVNL	Leipzig
23.1.2014	VMV	Schwerin
4./5.2.2014	LNVG und Bremen	Hannover
6.2.2014	Region Hannover	Hannover
11.2.2014	VRS	Stuttgart
11.2./12.2.2014	NVBW	Stuttgart
13.2.2014	VRN	Mannheim
21.2.2014	NWL	Unna
25.2.2014	NASA	Magdeburg
27.2.2014	ZVOE	Dresden
4.3.2014	ZGB	Braunschweig
5.3.2014	Hamburg	Hamburg

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.

Geprüft wurden pro AT/BO bis zu zwei vorab ausgewählte Verkehrsverträge. Den AT/BO wurde die Auswahl erst zu Beginn der Vor-Ort-Gespräche mitgeteilt. Dies wurde aus Gründen der Gleichbehandlung zwischen den AT/BO vorgenommen. Ferner sollten eine besondere Behandlung bei der Erfassung seitens der Aufgabenträger vermieden werden, um von den Stichprobenverträgen auf die Eingabequalität der Grundgesamtheit schließen zu können. Hierzu musste sichergestellt sein, dass alle Verkehrsverträge bei der Datenerfassung gleich behandelt werden.

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 gleichem Zeitpunkt in der 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 Plausibilisierungsgespräche 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,
- aus den Verträgen abgeleitete Planungsrechnungen der Aufgabenträger mit einer Zuordnung und Entwicklung von Kosten und Erlösen zu den einzelnen Jahren der Vertragslaufzeit.

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.

Darüber hinaus waren durch die Aufgabenträger Kosten- und Erlösdaten zu den einzelnen Jahren bereitzustellen, die sich i. d. R. nicht aus den Verträgen ergaben. Dafür wurden die entsprechenden Berechnungen der Aufgabenträger in Microsoft Excel in die Prüfung einbezogen und die rechnerische Umsetzung der vertraglichen Grundlagen und Rahmenbedingungen und deren Fortschreibung geprüft. Anschließend wurde analog zu den Vertragsdaten geprüft, ob die Daten richtig für die Datenauswertung im Rahmen dieses Gutachtens erfasst und zu den richtigen Jahren und Positionen zugeordnet wurden.

Die Ergebnisse wurden protokolliert. Sofern Anpassungsbedarf bestand, wurde dieser mit dem Aufgabenträger besprochen. Die Zahlenangaben der Aufgabenträger zu den Verkehrsverträgen wurden bis zum abschließenden Zeitpunkt durch diese selbst gepflegt. Korrekturen und Anpassungen aufgrund der Stichprobe wurden nur durch diese selbst vorgenommen.

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 vereinzelt systematischen Abweichungen (Zusammenfassung mit umzusetzen-der Erweiterungsoption aus anderem Vertrag).

Die festgestellten Abweichungen zwischen den vertraglichen Grundlagen und den erfassten Eingaben beruhen i.d.R. auf besonderen Ereignissen (Optionen bzw. Änderungen während der Vertragslaufzeit, länderübergreifende Konstellationen, Verständnisproblemen mit den Eingabefeldern und deren Auswirkungen). Sofern methodische Abweichungen vorlagen, waren diese meist auf andere Verträge der Aufgabenträger übertragbar, so dass deren Änderungen durch die Aufgabenträger unmittelbar mit vereinbart wurden. Nach Umsetzung der Änderungen kann - davon abgeleitet - von einer vollständigen Eingabe und hohen Zuverlässigkeit der Eingaben und damit der erfassten und dem Gutachten insgesamt zugrunde gelegten Zahlen aus den Verkehrsverträgen der Aufgabenträger ausgegangen werden.

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

- Personalkosten
- Sonstige Kosten
- Erlöse
- Berücksichtigung von Regelungen in den "großen Verkehrsverträgen", die 2015 noch gelten

Entsprechend diesen Anforderungen wurden in AnATol die zur Erfassung der Ist-Ausgaben sowie anschließenden Skalierung auf das Jahr 2015 erforderlichen Daten abgefragt (siehe Abbildung 25).

Abbildung 25: Datenkategorien eines Verkehrsvertrages



Quelle: Eigene Darstellung

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.

Grundlage für die Auswertung und Aggregation der Daten aus AnATol waren standardisierte Datenbankabfragen, die für alle AT und alle Verkehrsverträge einheitlich angewendet wurden. Zur initialen Prüfung der Datenkonsistenz wurden für jede der Datenkategorien spezielle Übersichten entwickelt, um möglichst schnell einen Überblick über die auf Vertragsebene bereitgestellten Informationen gewinnen zu können. Diese waren eine wesentliche Grundlage für die Diskussion der Daten mit den AT in den Plausibilisierungsgesprächen.

Nach der Freigabe der Daten prüfte das Gutachterteam die Angaben jedes AT sowohl vertrags-scharf, 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 eingehenden 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 widerspruchsfreier Form vorliegen.

Die Endverarbeitung und Feinkorrektur sowie die weitere Aggregation der Daten seitens der Gutachter wurden dann in Microsoft Excel geleistet. Grundlage war der Export der Vertragsdaten auf Einzelvertragebene in eine einheitliche Tabellenstruktur. Etwaige Datenlücken haben die Gutachter auf der Basis plausibler Annahmen gefüllt. Die Struktur der Auswertungstabellen erlaubt eine klare Unterscheidung zwischen Angaben der AT in AnA-Tol sowie Angaben und Berechnungen der Gutachter.

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

Weil der Mittelbedarf eine monetäre Größe darstellt, sind die **Finanzdaten** jedes Verkehrsvertrags oder sonstigen Ausgabenposition mit Bezug zur Leistungsbestellung von zentraler Bedeutung. Da sie sich aber als Produkt aus Leistungsmenge und spezifischem Vertragspreis - i.d.R. je Zugkm, zunehmend auch nach anderen Parametern wie Kapazitätsklassen - ergeben, ist die Entwicklung der **Leistungsmenge** ebenfalls sorgfältig nachzuzeichnen.

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.

- **Finanzdaten:** Im Vergleich zu den Leistungsdaten hinkt der Determinierungsgrad der Finanzdaten des gleichen Jahres deutlich hinterher. Dies liegt darin begründet, dass die Abrechnungsprozesse auf der Kosten- und insbesondere der Erlösseite Zeit brauchen. Auch wenn dieser Faktor sehr unterschiedlich ausfällt, lässt sich festhalten, dass in diesem Gutachten das Abrechnungsjahr 2012 in der Breite als das letzte „Ist-Jahr“ aufzufassen ist. Auch für 2013 liegt schon ein erheblicher Teil der fortgeschriebenen Kostendaten vor, während die Angaben zu den Fahrgeldeinnahmen überwiegend auf Abschlagszahlungen basierten (die gleichwohl eine hohe Treffsicherheit aufweisen können).

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

Angesichts der Tatsache, dass der Istcharakter der Finanzdaten längstens bis zum Kalenderjahr 2012 reicht, erscheint es sinnvoll, die in AnATol eingegebenen Verkehrsvertragsdaten mit den Angaben der Länder im Transparenznachweis - hier zu „Leistungsbestellungen SPNV“ - für den Zeitraum 2010 bis 2012 zu verproben.

Ziel dieser Übung ist es, einen überzeugenden Nachweis zu führen, dass AnATol keine Parallelwelt darstellt, sondern sich widerspruchsfrei und damit in hohem Maße belastbar mit den Meldungen an den Bund deckt. Damit soll sichergestellt werden, dass die Ausgangsbasis für die Hochrechnung 2015 anerkannt wird.

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:

- Während die Länder die Transparenznachweise in der Regel sechs bis neun Monate nach Ablauf eines Kalenderjahres erstellen (Beispiel: im 3. Quartal 2011 für 2010), bietet eine Erhebung im Zeitraum 2013/2014 wie im Falle von AnATol die Chance, nachträglich gewonnene Informationen bis zu drei Jahre rückwirkend einfließen zu lassen.

- Dies kommt vor allem dann zum Tragen, wenn der „Buchungs- oder Aussagezweck“ unterschiedlich ist. So stellen die Transparenznachweise nach unserem Kenntnisstand durchgängig darauf ab, die **tatsächlichen Zahlungsflüsse** im betreffenden Kalenderjahr abzubilden (Vorbild der Kameralistik). Selbst wenn nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben periodenfremde Geschäftsvorfälle abgegrenzt werden sollen, böte sich hierfür nur das kurze Zeitfenster bis zum Versand der Transparenznachweise. Danach wären Rückbuchungen nur noch möglich, wenn die Nachweise nachträglich geändert würden. Dies wurde in Ausnahmefällen schon praktiziert, wäre aber bei systematischer Anwendung auch nicht hilfreich.
- 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.
- Erschwerend kommt hinzu, dass Finanz- und Leistungsdaten in unterschiedlicher Geschwindigkeit ihren Ist-Status erreichen. Während sechs Monate nach Ablauf eines Jahres die tatsächlich erbrachte Betriebsleistung nach Abzug von Schlecht- und Nichtleistung nahezu exakt feststeht, hinkt die Verbindlichkeit der Finanzdaten deutlich hinterher. Bei der Datenmeldung ist dann zu entscheiden, ob die Aktualität jedes Einzeldatums im Vordergrund stehen soll oder aber die Vergleichbarkeit von Finanz- und Leistungsdatum.

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

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

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.
- Die höchste Einzelabweichung beträgt 10,7%. Gemessen an der Dimension von Sonderereignissen wie der Abschaffung von Regionalfaktoren, der Umstellung von Entgeltsystemen, Rechtsstreitigkeiten, Zulassungsproblemen bei Fahrzeugen oder einer S-Bahn-Krise mit mehr als 10% Leistungsausfall über einen längeren Zeitraum sind die Differenzen überschaubar.

- 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 Korrektoreffekt 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, wengleich 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 schieren 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.

Tabelle 10: Mittelbedarfe Ausgabenblock I im Zeitraum 2010-2015, in Mio. Euro

Land		2010	2011	2012	2013	2014	2015	%RegG	Bemerkungen
BW	AnATol	631,5	653,3	708,2	722,4	745,7	773,4	100,0%	AnATol-Wert 2015 liegt über dem mit 1,5% dyn. Zuschusswert von 2014. Annahme: Budgetansatz, daher Deckelung bei 100%. Finanzdaten 2014/2015 inkl. doppelter Dynamisierung der EIU-Entgelte im großen Verkehrsvertrag (= Rückstellung).
	TN	636,7	640,8	679,2					
	Mio. Zkm	74,5	74,5	75,0	75,8	76,4	77,1		
BY	AnATol	892,5	925,1	941,7	958,8	922,1	945,3	85,2%	Sinkender Mittelbedarf 2014 ist plausibel, da temporärer Wettbewerbseffekt.
	TN	896,8	902,2	937,1					
	Mio. Zkm	111,3	114,9	116,7	117,6	121,9	122,5		
BE	AnATol	283,8	288,8	309,1	318,0	335,4	356,9	88,2%	Werte sind Solldaten (bestellte Leistungsmenge). Nichtleistungen wg. S-Bahn-Krise (insb. 2010-12) führten zu erheblichen Einsparungen, die BE investiv verausgabte. Zur Vermeidung von Doppelzahlungen wurden Investwerte (Block III) korrigiert.
	TN	236,2	260,7	279,8					
	Mio. Zkm	34,6	34,5	35,5	36,4	38,1	38,6		
BB	AnATol	328,5	333,0	361,3	348,9	348,7	382,6	90,4%	
	TN	320,4	317,0	318,5					
	Mio. Zkm	34,3	34,2	36,8	35,1	35,5	37,1		
HB	AnATol	23,2	23,6	23,6	24,2	27,3	27,3	67,0%	Finanzdaten enthalten real gezahlte ergänzende Projektkosten aus LNVG-Fahrzeugpool unter Abzug der Zinsdifferenz nach Rücksprache.
	TN	24,4	24,9	20,4					
	Mio. Zkm	2,9	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2		
HH	AnATol	97,9	95,5	98,8	102,2	105,7	109,1	76,3%	Finanzdaten enthalten real gezahlte ergänzende Projektkosten aus LNVG-Fahrzeugpool unter Abzug der Zinsdifferenz nach Rücksprache.
	TN	98,5	94,0	89,3					
	Mio. Zkm	14,0	14,1	14,1	14,1	14,2	14,4		

Land		2010	2011	2012	2013	2014	2015	%RegG	Bemerkungen
HE	AnATol	417,8	404,9	417,1	445,1	471,2	477,3	86,9%	
	TN	430,2	415,6	423,4					
	Mio. Zkm	49,0	48,1	48,2	48,9	49,5	51,4		
MV	AnATol	180,8	182,9	191,2	191,6	193,9	195,2	79,4%	Wert für Teilnetz Westmecklenburg (lfd. Vergabe) eigene Schätzung, Mischpreis.
	TN	168,9	181,1	185,6					
	Mio. Zkm	17,4	17,5	17,6	17,1	17,1	17,0		
NI	AnATol	395,1	403,1	408,9	378,2	403,4	413,4	65,0%	Wert 2015 enthält 10%igen Anteil der angegebenen Verträge zu ergänzenden Projektkosten (EPK) als Sicherheitsabschlag für reale Ausgaben. Einzelne Altverträge 2010/2011 geschätzt.
	TN	414,0	377,5	398,2					
	Mio. Zkm	48,3	49,4	50,0	50,6	51,3	51,8		
NW	AnATol	819,7	863,0	874,9	903,1	947,4	943,6	80,8%	Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet
	TN	805,1	824,3	838,7					
	Mio. Zkm	99,5	100,9	101,1	101,4	102,2	102,9		
RP	AnATol	307,8	328,8	335,0	340,9	364,1	357,5	92,1%	Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet
	TN	318,2	319,6	336,2					
	Mio. Zkm	34,4	34,9	34,9	35,0	35,3	39,9		
SL	AnATol	78,8	82,8	85,6	89,4	90,3	81,3	83,1%	Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet
	TN	72,3	75,8	80,9					
	Mio. Zkm	7,1	7,1	7,2	7,2	7,3	7,8		
SN	AnATol	337,2	324,2	312,7	314,4	340,0	372,4	70,2%	
	TN	340,3	322,7	309,8					
	Mio. Zkm	34,9	33,4	32,2	32,2	35,3	37,5		

Land		2010	2011	2012	2013	2014	2015	%RegG	Bemerkungen
ST	AnATol	277,1	278,1	264,2	272,0	273,2	282,0	75,7%	
	TN	262,3	261,7	258,3					
	Mio. Zkm	25,4	25,5	25,3	25,4	25,7	25,7		
SH	AnATol	174,3	176,5	185,5	187,4	189,8	192,7	83,6%	Finanzdatum 2015 wurde geringfügig geglättet
	TN	179,7	182,6	183,9					
	Mio. Zkm	24,0	24,4	24,5	24,4	24,4	25,3		
TH	AnATol	221,5	220,2	202,8	203,7	205,5	210,6	71,2%	
	TN	219,2	222,6	200,8					
	Mio. Zkm	21,5	20,8	21,2	21,4	21,4	21,4		

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.

Nach rund drei Monaten intensiver Prüfung mit zahlreichen Iterationsschleifen steht als Ergebnis fest, dass im Bezugsjahr 2015 der **bundesweite Mittelbedarf 6.120,6 Mio. Euro** beträgt.

Folgende Annahmen liegen der Rechnung zugrunde:

- Die von den AT/BO fortgeschriebenen Finanzdaten wurden akzeptiert, sofern die angewandten Dynamisierungsraten der Kosten/des Zuschusses von 2013 bis 2015 nicht systematisch oberhalb 3% liegen bzw. höhere Raten im Einzelfall plausibel sind.
- 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.
- Die Gutachter gehen von einem Budgetansatz innerhalb des Ist-Kosten- bzw. Ist-Ausgaben-Ansatzes aus. Damit ist gemeint, dass das Ausgabeverhalten der Vergangenheit bzw. das seit der letzten Revision vorhandene Budget den Rahmen für die Bedarfsberechnung absteckt. Dies hat zur Folge, dass
 - kein Land mehr konsumtive Mittel rechnerisch zugewiesen bekommen kann 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.
 - ergänzende Projektkosten für die Finanzierung bzw. Förderung von Fahrzeugen und Werkstätten, die nicht konsumtiv „netto“ ausgabewirksam sind, über den Ausgabenblock III (Investitionen) erfasst werden, um Doppelzahlungen zu vermeiden. Da die Gutachter davon ausgehen, dass die vom Land NI angegebenen Verträge mit „ergänzenden Projektkosten“ zu einem kleineren Teil Ist-Ausgaben enthalten (z.B. für die Instandhaltung der Poolfahrzeuge), wurden hiervon 10% als Sicherheitsabschlag in den Konsum einberechnet.

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

- In Einzelfällen kommt es vor, dass der Bedarfswert eines Landes 2015 aufgrund eines positiven Wettbewerbseffektes signifikant unter dem Vorjahreswert liegt, im Folgejahr 2016 aber wieder auf oder über das alte Niveau steigt. Vor dem Hintergrund des im Lenkungskreis formulierten Konsenses, jedes Land solle das 2015 bestehende oder sicher geplante Angebot finanzieren können, halten wir es für angemessen, eine solche Momentaufnahme zu glätten. Aus diesem Grund wurden auch bei den anderen Ausgabenbereichen wie Block III und IV Mehrjahreszeiträume zugrunde gelegt. Voraussetzung für die Glättung ist, dass Wettbewerbseffekt und geplante Leistungsausweitung in einem klaren, zeitlich engen Finanzierungszusammenhang stehen.

Tabelle 11: Mittelbedarf Ausgabenblock I 2013-2015

	Mittelbedarf Konsum (Mio. Euro)		
	2013	2014	2015
BW	722,4	745,7	773,4
BY	958,8	922,1	945,3
BE	318,0	335,4	356,9
BB	348,9	348,7	382,6
HB	24,2	27,3	27,3
HH	102,2	105,7	109,1
HE	445,1	471,2	477,3
MV	191,6	193,9	195,2
NI	378,2	403,4	413,4
NW	903,1	947,4	943,6
RP	340,9	364,1	357,5
SL	89,4	90,3	81,3
SN	314,4	340,0	372,4
ST	272,0	273,2	282,0
SH	187,4	189,8	192,7
TH	203,7	205,5	210,6
Σ	5.800,3	5.963,7	6.120,6
Quote	80,66%	81,71%	82,62%

Quelle: AnAToI, eigene Berechnungen

4.1.4.2 Leistungsumfang 2015

Die Berechnung des konsumtiven Mittelbedarfs 2015 basiert auf den von den Ländern angegebenen Leistungsmengen.

In der Summe beträgt das auf Bundesebene geplante SPNV-Angebot 2015 rund **673,6 Mio. Zugkm**. Gemessen an den bisher bekannten Werten von gut 650 Mio. Zugkm träte eine Steigerung von etwa 20 Mio. Zugkm ein. Neben geplanten Leistungsausweitungen tragen auch unterschiedliche statistische Abgrenzungskriterien hierzu bei, ebenso die Möglichkeit zur Angabe von Optionen, die teilweise noch nicht 2015 gezogen werden (können).

Tabelle 12: Konsumtiver Mittelbedarf und Leistungsmenge 2015

	Bedarf Mio. Euro	Leistung Mio. Zugkm
BW	773,4	77,1
BY	945,3	122,5
BE	356,9	38,6
BB	382,6	37,1
HB	27,3	3,2
HH	109,1	14,4
HE	477,3	51,4
MV	195,2	17,0
NI	413,4	51,8
NW	943,6	102,9
RP	357,5	39,9
SL	81,3	7,8
SN	372,4	37,5
ST	282,0	25,7
SH	192,7	25,3
TH	210,6	21,4
Σ	6.120,6	673,6
Quote	82,62%	

Quelle: AnATol, eigene Berechnungen

Die abschließende Tabelle 13 dokumentiert die Entwicklung der in AnATol erfassten länderspezifischen Leistungsmengen als Hochlaufkurve von 2010 bis 2015. Für die Jahre 2010 bis 2012 werden die Werte aus den Transparenznachweisen gegenübergestellt. Auch hier ist insgesamt eine hohe Übereinstimmung festzustellen.

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

Land		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Bemerkungen
BW	AnATol	74,50	74,50	75,00	75,80	76,40	77,10	Daten enthalten Schuster- und Teckbahn sowie SWEG-Stammstrecke Ortenau 2015. Andere Statistiken weisen rund 6 Mio. Zugkm mehr aus. Diese bilden bislang kommunal finanzierte Verkehre ab (z.B. AVG, OEG, Schönbuch, HzL-Stammstrecke, Ammertal, Wieslauftal, Kaiserstuhl).
	TN	72,50	72,50	0,00				
BY	AnATol	111,30	114,90	116,70	117,60	121,90	122,50	Inklusive Zugspitzbahn.
	TN	110,90	114,00	116,00				
BE	AnATol	34,60	34,50	35,50	36,40	38,10	38,60	BE-Leistungsdaten sind Solldaten. Unterscheidung finanzierte und territoriale Zugkm. Mehrleistung BER 2015 unterstellt.
	TN	35,50	35,50	35,50				
BB	AnATol	34,30	34,20	36,80	35,10	35,50	37,10	BB-Leistungsdaten sind Solldaten. Unterscheidung finanzierte und territoriale Zugkm. Mehrleistung BER 2015 unterstellt.
	TN	33,80	30,49	35,91				
HB	AnATol	2,90	2,90	3,10	3,10	3,20	3,20	
	TN	2,89	2,92	3,11				
HH	AnATol	14,00	14,10	14,10	14,10	14,20	14,40	
	TN	13,60	13,60	13,60				
HE	AnATol	49,00	48,10	48,20	48,90	49,50	51,40	Inklusive OEG-Ringlinie; RegioTram-Linien Baunatal, Lossetal und Vellmar leistungsseitig nicht erfasst.
	TN	47,68	48,13	48,52				
MV	AnATol	17,40	17,50	17,60	17,10	17,10	17,00	Inklusive Schmalspurbahnen.
	TN	17,55	17,46	17,60				
NI	AnATol	48,30	49,40	50,00	50,60	51,30	51,80	
	TN	48,11	49,10	49,65				

Land		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Bemerkungen
NW	AnATol	99,50	100,90	101,10	101,40	102,20	102,90	
	TN	99,00	99,00	99,00				
RP	AnATol	34,40	34,90	34,90	35,00	35,30	39,90	Inklusive Rhein-Haardt-Bahn.
	TN	33,70	33,62	33,45				
SL	AnATol	7,10	7,10	7,20	7,20	7,30	7,80	Inklusive Saarbahn.
	TN	0,00	0,00	7,25				
SN	AnATol	34,90	33,40	32,20	32,20	35,30	37,50	Aufwuchs 2015 u.a durch E-Netz Mittelsachsen.
	TN	35,05	32,68	32,06				
ST	AnATol	25,40	25,50	25,30	25,40	25,70	25,70	Inklusive Harzer Schmalspurbahnen.
	TN	25,36	25,43	25,41				
SH	AnATol	24,00	24,40	24,50	24,40	24,40	25,30	2015 inklusive Halbstundentakt Kiel - Rendsburg.
	TN	23,91	24,18	24,46				
TH	AnATol	21,50	20,80	21,20	21,40	21,40	21,40	Inklusive Harzer Schmalspurbahnen.
	TN	21,58	21,20	21,11				

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 Gesamtmittelbedarfs mit einzubeziehen.

Abbildung 26: Lastenheft Ausgabenblock II

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

In erster Linie sollen hierbei Bestellungen berücksichtigt werden, die im Zusammenhang mit im Bau befindlichen, vertraglich gesicherten oder fest zugesagten Infrastrukturprojekten stehen. Der Gutachter erfasst diese Fälle und die damit im Zusammenhang stehenden zusätzlichen SPNV-Leistungen sowie den Tag der voraussichtlichen Inbetriebnahme. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird festgelegt, welche Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt berücksichtigt werden. Der Auftragnehmer erarbeitet hierzu einen Kriterienkatalog.

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 übernächsten Revision fortgeschrieben werden.

Anschließend sind die ermittelten Bestelltentgelte durch den Gutachter auf den Gesamtzeitraum von der Revision des Jahres 2015 bis zur übernächsten Revision finanzmathematisch umzulegen und bei den Bestelltentgelten des Jahres 2015 ff. entsprechend abgezinst zuzuschlagen.

Quelle: Aufgabenbeschreibung Revisionsgutachten

Während die Ausgabenblöcke I, III und IV die Finanzierung der Bestandsaktivitäten abbilden, bündelt Ausgabenblock II den zusätzlichen konsumtiven Bedarf für SPNV-Leistungen, der durch die heutigen RegG-Zuweisungen nicht gedeckt ist, da die Leistungen derzeit z.B. aufgrund der noch nicht vorhandenen/fertiggestellten Infrastruktur noch nicht erbracht werden können.

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-Zuschusssatz in Euro je Leistungseinheit

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.

Die Kriterien wurden von den Ländern bei der Kategorisierung der Mehrbestellungen formal fast durchgängig berücksichtigt. Nur für drei Maßnahmen mit insgesamt 352.000 Zugkm wurde kein Kriterium angegeben. Maßnahmen mit einer Summe von 3,0 Mio. Zugkm erfüllen keines der Kriterien A bis G, jedoch andere eigens hinzugefügte Merkmale wie z.B.:

- 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 Kappung der Jahre 2014/2015 ist darin begründet, dass diese Leistungsmehrungen bereits in AnATol erfasst sind, weshalb das Lastenheft zur Vermeidung von Doppelungen auf den Zeitraum „sicher nach dem Jahr 2015 bestellt“ abhebt.
- 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.

Schritt 2: Die Gutachter erhielten den Auftrag, die zeitliche Einordnung der Mehrbestellungen kritisch zu plausibilisieren. Hierzu überprüften drei Gutachter zunächst unabhängig voneinander die Liste der 253 gemeldeten Maßnahmen und bewerteten die Umsetzungswahrscheinlichkeit der gemeldeten Betriebsaufnahme jeder Mehrbestellung. Anschließend wurden die Einschätzungen der drei Gutachter übereinander gelegt. Übereinstimmungen wurden ohne weitere Diskussion übernommen, Dissenspositionen wurden gemeinsam ausführlich diskutiert. Blieben sie streitig, wurden sie im Gutachterteam final erörtert und ein Zeitpunkt festgesetzt.

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.
- 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.
- 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

Das Ergebnis der Berechnung ist in Tabelle 14 zusammengefasst. In der Summe ergibt sich ein voraussichtliches mittleres Zuschussvolumen der Mehrbestellungen in Höhe von p.a. **436,5 Mio. Euro**.

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

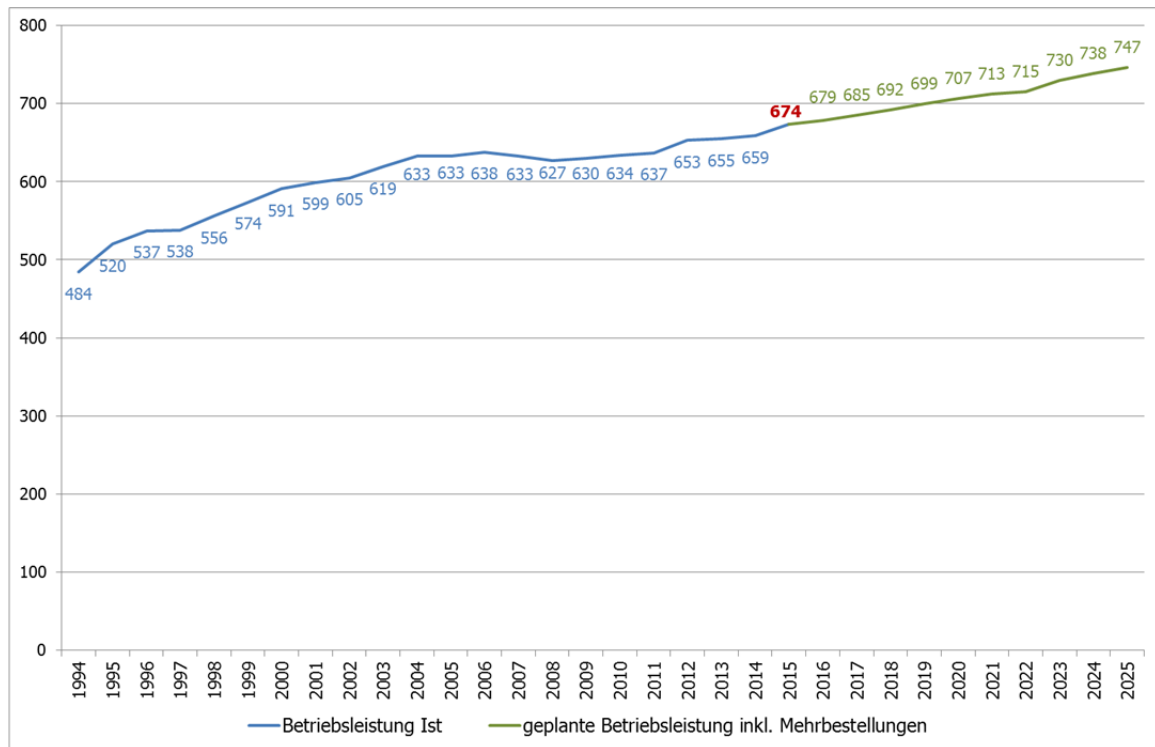
	Bedarf 2015	geplante Mehrbestellungen nach Fahrplanjahren, in Mio. Zugkm										
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σ
BW	58,3				3,2				7,0		0,5	10,7
BY	103,1	0,4	1,1	0,1	1,4	1,8	2,3	0,3	6,2	4,3	1,5	19,2
BE	21,5	0,4				1,4					2,5	4,2
BB	16,4	0,7	0,1	0,2		0,3					1,7	2,9
HB	6,6			0,4	0,3				0,1	0,1		1,0
HH	8,1				0,3		0,5			0,7		1,5
HE	36,3	0,2	0,2	1,5	0,4	0,7	0,2	0,8		1,8		5,9
MV	2,5					0,2			0,1		0,2	0,5
NI	42,2	1,4	0,3	1,4	0,8	0,1	0,7		0,7		0,6	6,0
NW	65,2	0,3	2,7		0,7	2,7	1,3	1,1			0,9	9,7
RP	13,1		0,2		1,6							1,8
SL	0,9					0,1						0,1
SN	19,5	0,3	0,3	1,0		0,3	0,6				0,4	2,8
ST	6,1	0,6			0,1							0,7
SH	25,6		1,4	0,1	0,0		0,2	0,4	0,8	1,5		4,3
TH	11,1	0,5	0,3	0,5								1,3
Σ	436,5	4,8	6,6	5,1	8,7	7,6	5,7	2,6	14,9	8,4	8,2	72,7

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

Unter Verwendung der Transparenznachweise und übriger bei den Ländern vorhandener Unterlagen soll rückblickend für den Zeitraum zwischen 2002 und **2012** durch den Gutachter ermittelt werden, wie viele Mittel im Jahresdurchschnitt für Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen insgesamt verwendet wurden.

Weiter ist der Mittelbedarf der für die Jahre **2013** - 2015 vorgesehenen Investitionsmaßnahmen zusammenzustellen. Soweit Investitionen in den straßengebundenen ÖPNV aus RegG-Mitteln finanziert werden sollen, sind diese zu berücksichtigen.

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

Aus dem für den Zeitraum 2002 - **2012** ermittelten durchschnittlichen Mitteleinsatz je Jahr für Investitionsmaßnahmen und mit einem vom Gutachter zu ermittelnden Dynamisierungssatz sind diese Werte bis zum Jahr 2015 fortzuschreiben. Hierbei sind die vorgesehenen Investitionen bis zum Jahr 2015 und die Großprojekte entsprechend zu berücksichtigen.

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:

Dem Wortlaut und der Sortierung nach liegt der Fokus auf den **Infrastrukturinvestitionen**, deren Bedarf je Land anhand des Durchschnitts der historischen Ist-Ausgabenwerte im Zeitraum 2002-2012 ermittelt werden soll. Ursprünglich war ein Messzeitraum bis 2011 vorgesehen, aufgrund der Verzögerungen zu Beginn der Bearbeitung kamen LK und Gutachter jedoch frühzeitig überein, die Istdaten auf das Jahr 2012 auszudehnen.

Ab dem 2. Absatz spricht das Lastenheft allgemeiner von „Investitionsmaßnahmen“ - ohne Eingrenzung des Verwendungszwecks, aber mit besonderem Bezug auf 2013 bis 2015 (siehe hierzu Aspekt 2: „Messzeitraum“) und unter beispielhafter Nennung von Investitionen in den straßengebundenen ÖPNV. Um die Handlungslogik des Budgetansatzes konsequent durchzuhalten, ist es allerdings zwingend, **sämtliche** Investitionsausgaben im Zeitraum 2002 bis 2012 zu berücksichtigen.

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.

Ökonomisch stellen die Fahrzeugförderungen eine Anfangsinvestition in Form einer Auszahlung dar, die sich wie jede Investition durch die Summe der anschließenden Einzahlungen refinanzieren soll. Diese Einzahlungen schlagen über folgende Wirkungskette zu Buche: Indem der Förderanteil am Vermögensgegenstand „Fahrzeug“ nicht aktiviert wird, sinkt der hierauf entfallende, über die handelsrechtliche Nutzungsdauer umgelegte Abschreibungsaufwand, der wiederum einen Teil der Konsumausgaben bildet. Über die Lebensdauer des Fahrzeugs gesehen handelt es sich allerdings lediglich um eine Umschichtung des Aufwandes - keine Einsparung. Echte Einsparungen für das Land resultieren aus anderen Effekten der Fahrzeugförderung, z.B. geringeren Finanzierungskosten und/oder dem indirekten Vorteil, durch beigestellte Fahrzeuge den Wettbewerb der EVU zu intensivieren.

In welchem Organisationsmodell die Förderung ausgereicht wird - sei es im Fahrzeugpool (wettbewerbsneutrale Beistellung von Fahrzeugen) oder im konventionellen Modell mit direkter Förderung eines Unternehmens -, ist für den Wirkmechanismus zweitrangig. In jedem Fall hat die temporär sinkende Konsumausgabe einen **„Freisetzungseffekt“ in gleicher Höhe** zur Folge, der über den faktisch angewandten Ist-Ausgaben- oder Budgetansatz automatisch mit erfasst wird. Diesen Zusammenhang illustriert Abbildung 29.

Abbildung 29: Freisetzungseffekt im Variantenvergleich

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

Tatsächliche Ausgaben je Ausgabenblock	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Bedarf
I Konsum	850	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845	845,0
III Investition Infrastruktur	0	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	95,5
III Investition Fahrzeuge	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,1
IV weitere Aufgaben	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50,0
Summe	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	999,5

Variante 2: ohne Fahrzeugförderung

Tatsächliche Ausgaben je Ausgabenblock	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Bedarf
I Konsum	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850,0
III Investition Infrastruktur	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100,0
III Investition Fahrzeuge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
IV weitere Aufgaben	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50,0
Summe	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000,0

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 annahmestimmig 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.

Bildet man die Summe der gemäß vereinbarter Methodik berücksichtigten Ausgaben in den Blöcken I, III und IV (grün, blau und orange), liegt sie in beiden Varianten auf der Höhe des verfügbaren Budgets, d.h. im Beispiel bei 1.000 GE. Die minimale Abweichung bei Variante 1 beruht auf der Kombination des Zeitpunktwertes „Konsum 2015“ mit den Zeitraumwerten für Invest (2002-2012) und weitere Aufgaben (2008-2012, hier nur zur Komplettierung). In einer 20-Jahres-Betrachtung tendierte die Divergenz gegen null.

Wurde die Fahrzeugförderung vor 2002 geleistet, wirkt der Freisetzungseffekt genauso wie im gezeigten Beispiel über den „Negativabdruck“ nach und somit in den Messzeitraum hinein.

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 außen vor blieben. Alternativ müssten sie sonst als fiktive konsumtive Entgelte angesetzt werden, was allerdings einen hohen Rechenaufwand erzeugen und keinen Mehrwert stiften würde.

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 können sollte.

Zu Aspekt 2:

Aus dem 2. Absatz des Lastenhefts ist ersichtlich, dass neben den vergangenheitsbezogenen Daten auch die Einbeziehung von Plandaten - genannt wird der Zeitraum 2013 bis 2015 - erwogen wurde. Um die Erfassung aller in Frage kommenden Investitionsdaten sicherzustellen, fragten die Gutachter alle Investitionsvorhaben bis 2030 ab.

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.
- Auf der anderen Seite sind Klarheit und Nachvollziehbarkeit von Istdaten eindeutig höher einzustufen als bei Plandaten. Zudem lässt sich unter dem Aspekt knapper Mittel argumentieren, dass die Entscheidung in der Vergangenheit z.B. zugunsten einer hohen Konsumquote mit der Vorgabe von Neufahrzeugen zusammen mit den So-wieso-Ausgaben wie etwa für Managementaufwand in Kauf nimmt, bei Investitionen eher kürzertreten zu müssen. Gleiches gilt für die umgekehrte Schwerpunktsetzung.

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.

Würden diese Überträge ausgeblendet, würde ein niedriger Bedarf angezeigt, als er in der Realität wirksam wird. Anders formuliert: Der Zufallscharakter des Messzeitraums entscheidet über die Bedarfshöhe. Denn sobald die große Investition getätigt ist, gleicht der in der Zukunft liegende korrespondierende Transparenznachweis die vorherige „Ausgabenlücke“ wieder aus.

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.

Hierzu wurden separate Investitionslisten von den Ländern abgefragt, die die seit 2002 getätigten (und bis 2030 geplanten) Investitionen aufführen sollen, sofern sie teilweise RegG-finanziert sind. Die Angaben der Länder unterschieden sich im Hinblick auf den Detaillierungsgrad wie z.B. projektscharfe Angaben oder Zuordnung von Investitionskategorien, den Umfang (z.B. der Fahrzeuginvestitionen) oder die zeitliche Reichweite.

Da im Zeitraum 2002-2007 nur vereinzelt - rückwirkend erstellte - Transparenznachweise der Länder zur Verfügung standen, konnten die Angaben in den Investitionslisten in diesem Zeitraum - im Gegensatz zum Zeitraum ab 2008 - nicht flächendeckend mit einer zweiten Quelle verprobt werden. Stattdessen wurde die Plausibilität anhand von Hilfskriterien wie Trendkurven cursorisch geprüft.

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 angegebenen 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.

Um die Basisdaten der **Überträge** zu ermitteln, wurde ein ähnliches zweigeteiltes Verfahren wie bei den Investitionen angewandt. Für den Zeitraum Ende 2007 bis Ende 2012 konnten die Transparenznachweise als Quelle herangezogen werden. In Einzelfällen waren die Überträge nicht konsistent, was mit den Ländern aufgeklärt wurde. Die Daten des Zeitraums Ende 2001 bis Ende 2007 wurden separat abgefragt, idealerweise als Jahresscheiben, aber mindestens unter Angabe des Bestandes zum Stichtag 31.12.2001.

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

	Fahrzeuginvestitionen										
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BW	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	8,2	1,4	0,0	0,0
BY	81,5	124,3	77,5	70,3	100,2	18,3	0,0	28,3	5,0	7,9	24,4
BE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	43,7	0,0
BB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	8,2
HB	2,9	5,3	4,8	3,5	8,2	5,0	7,2	2,9	1,2	0,6	0,3
HH	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
HE	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0
MV	0,0	1,0	0,1	4,1	0,5	1,2	1,9	1,9	2,1	1,6	1,8
NI	177,5	68,0	55,1	136,0	36,9	51,0	25,7	44,4	20,9	44,0	27,7
NW	248,9	137,6	171,3	109,6	129,5	104,1	90,0	91,1	64,4	57,0	56,4
RP	2,5	0,7	1,0	0,5	0,0	0,0	-0,1	-6,2	0,0	0,0	0,0
SL	10,8	3,0	0,0	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SN	32,7	19,6	60,6	25,0	10,6	49,3	6,2	6,7	9,8	8,8	1,3
ST	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	0,6	0,0	0,3	0,3
SH	0,5	0,0	0,9	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TH	19,0	7,2	1,2	3,3	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7
Σ	577,8	366,6	372,5	353,2	286,3	238,4	138,7	178,5	106,4	164,0	124,2

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.

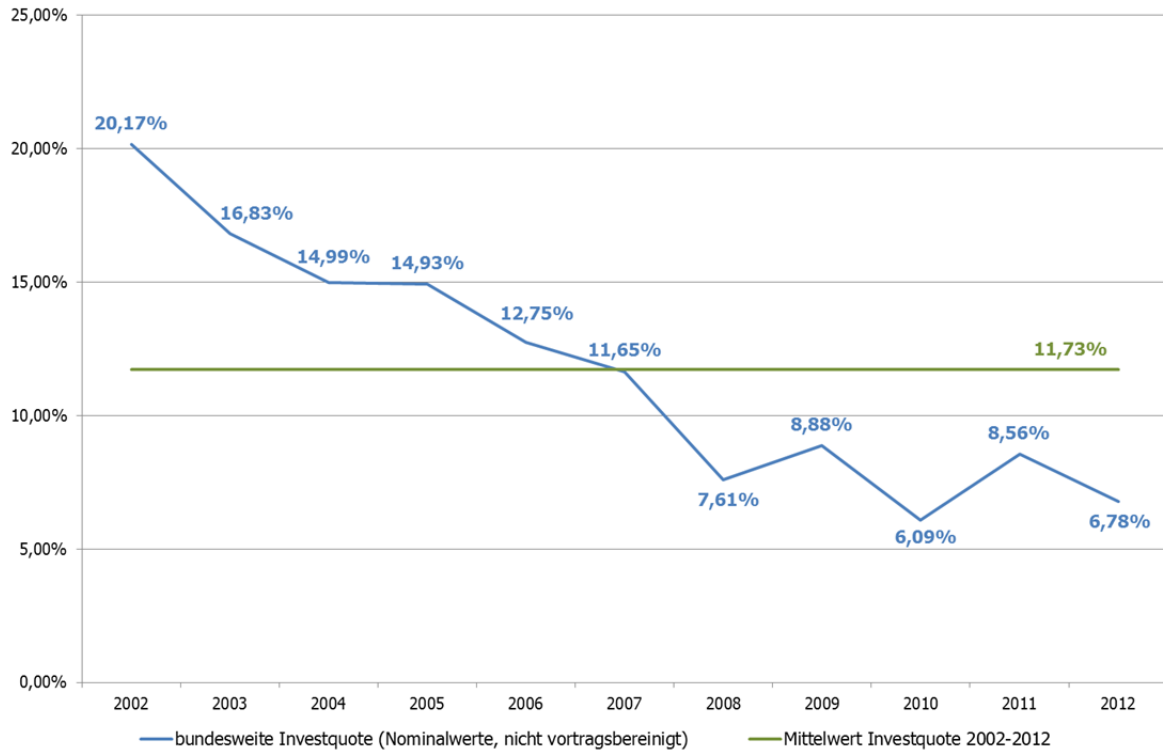
Tabelle 16: Nominalwerte der Investitionen nach Bundesländern 2002-2012, in Mio. Euro

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mittel
	Investliste	Investliste	Investliste	Investliste	Investliste	Investliste	TN	TN	TN	TN	TN	2002-2012
BW	213,9	136,0	83,3	75,6	65,0	72,8	28,6	59,2	34,1	40,3	17,2	75,1
BY	199,8	257,1	211,8	245,2	237,4	128,2	49,9	95,8	53,1	53,3	49,1	143,7
BE	37,2	31,5	32,9	34,5	35,0	30,0	33,6	33,6	68,5	120,9	37,0	45,0
BB	52,9	32,2	30,7	13,2	21,5	14,3	2,0	2,6	1,3	-0,5	9,6	16,3
HB	17,5	17,8	16,9	14,6	16,6	14,0	12,9	12,9	12,0	12,7	17,4	15,0
HH	6,4	0,4	5,2	22,9	13,1	45,4	46,4	11,0	25,5	13,8	30,2	20,0
HE	4,2	1,5	5,3	8,4	2,2	4,6	4,7	16,6	1,5	0,0	0,0	4,4
MV	41,7	30,8	23,5	25,9	35,0	10,2	10,1	15,6	19,7	18,8	11,9	22,1
NI	205,7	134,7	100,5	193,2	75,0	80,7	35,9	57,1	49,5	95,8	59,4	98,9
NW	374,6	330,0	272,9	251,9	244,8	193,2	168,4	194,2	27,6	116,7	127,6	209,3
RP	12,6	10,0	15,6	15,3	17,1	0,4	0,9	-3,2	11,0	3,9	3,2	7,9
SL	15,1	5,3	7,0	10,9	12,3	10,3	7,2	3,5	12,0	12,7	9,9	9,6
SN	94,6	95,4	170,4	111,2	98,4	159,3	89,7	80,0	83,4	91,5	71,9	104,2
ST	17,0	26,2	19,8	16,4	13,0	9,0	16,9	21,8	18,1	15,9	20,9	17,7
SH	3,4	0,6	2,1	0,8	0,3	1,6	0,6	0,8	1,3	1,7	1,4	1,3
TH	64,0	42,3	22,8	13,0	12,9	7,8	0,2	0,1	0,0	0,0	13,3	16,0
Σ	1.360,4	1.152,0	1.020,7	1.052,8	899,5	781,7	507,9	601,5	418,5	597,4	480,0	806,6
Bund	20,17%	16,83%	14,99%	14,93%	12,75%	11,65%	7,61%	8,88%	6,09%	8,56%	6,78%	11,73%

Quelle: Investitionslisten (2002-2007) und Transparenznachweise (2008-2012) der Länder

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

Abbildung 30: Entwicklung der bundesweiten Investitionsquote 2002-2012



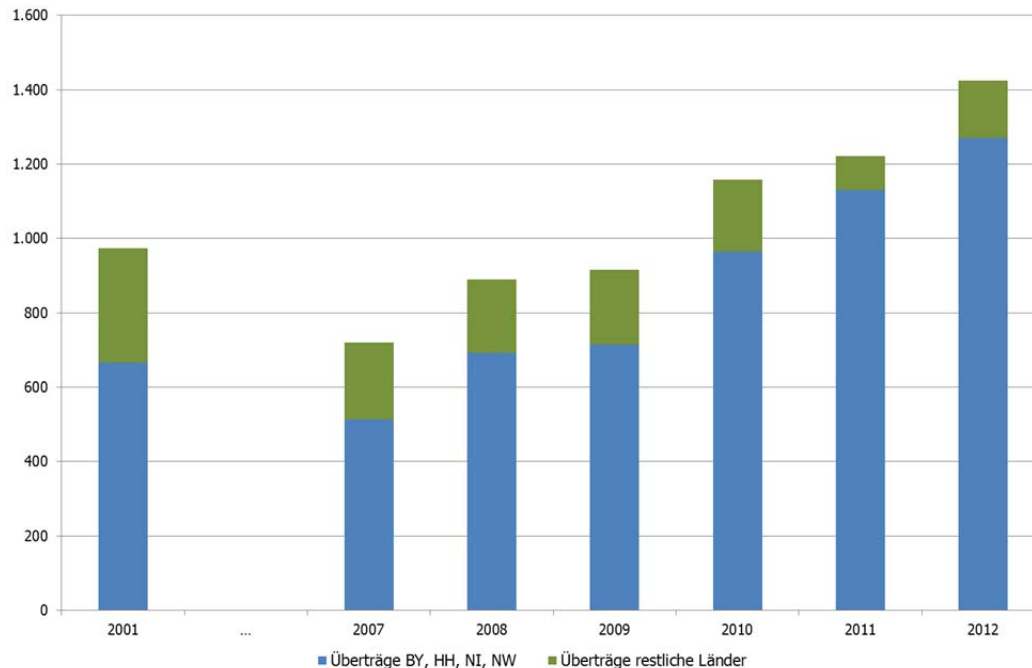
Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Betrug sie 2002 noch mehr als 20%, lag sie 2012 unter 7%. Dieser Befund - zusammen mit der Tatsache, dass die Konsumquote im beobachtbaren Zeitraum (2010-2012) stabil blieb - verdeutlicht, dass die Anpassungsreaktion der Länder auf die RegG-Kürzungen in den 2000er Jahren und später auf die steigenden Infrastrukturpreise vor allem im investiven Bereich stattfand. Dies ist plausibel, da in langfristigen Verträgen gebundene konsumtive Ausgaben nur mit Zeitverzögerung reduziert werden können. Investitionen hingegen sind deutlich disponibler. Im Mittel des Gesamtzeitraums belief sich die Investquote auf 11,73%.

4.3.3.2 Schritt 2: Bereinigung der Überträge

Abbildung 31 zeigt auf, wie sich die Überträge auf Bundesebene zwischen 31.12.2001 und 31.12.2012 mit jährlicher Darstellung ab 2008 entwickelt haben.

Abbildung 31: Entwicklung der Überträge (jeweils zum Jahresende) 2001-2012, in Mio. Euro



Quelle: Transparenznachweise und Angaben der Länder

Auf der **Bundesebene** lassen sich zwei Phasen festmachen:

- In der **ersten** Phase wurden die Überträge von 973 Mio. Euro Stand Ende 2001 um **253 Mio. Euro** auf 720 Mio. Euro zum Jahresende 2007 **reduziert**. Der Anfangsbestand resultierte aus der „Boom-Phase“ um die Jahrhundertwende, als die jährliche Zuweisungssumme noch an die Entwicklung des Umsatzsteueraufkommens gekoppelt war, das um 2000 herum infolge der starken Konjunktur besonders hoch ausgefallen war. Einen Teil dieses ungeplanten Polsters mussten die Länder später einsetzen, um die Kürzungen der Mittel 2004 und 2006ff. zu kompensieren. Aufgrund der Volatilität des Steueraufkommens und der einhergehenden Planungsunsicherheit wurde anlässlich der Revision 2001 entschieden, künftig feste Beträge zuzuweisen.
- Die **zweite** Phase ab 2008 ist durch die erneute Bildung von Überträgen gekennzeichnet, die kumuliert bis 2012 um rund **705 Mio. Euro zunahmen**. Die Gründe erschließen sich aus der nachfolgenden länderspezifischen Analyse.
- In der elfjährigen Langzeitbetrachtung ist die bundesweite Summe der Überträge um **452 Mio. Euro** gestiegen. Dies entspricht zugleich dem Saldo der Phasen 1 (– 253 Mio. Euro) und 2 (+705 Mio. Euro).

Analyziert man anhand Tabelle 17 die Entwicklung der Überträge auf **Länderebene**, ...

Tabelle 17: Stand der Überträge (Jahresende) der Länder, in Mio. Euro

	2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BW	0	0	0	0	0	0	0
BY	381,2	123,2	220,8	224,7	299,8	373,7	417,1
BE	0	0,8	1,9	43,4	57,1	-0,5	17,3
BB	155,4	42,2	28,9	18,0	7,6	9,5	15,4
HB	0	0	0	0	0	0	0
HH	58,0	130,7	101,4	106,3	104,3	116,6	126,3
HE	0	4,6	8,2	1,0	5,9	1,1	0,5
MV	4,2	12,5	12,7	8,1	7,9	0,0	5,0
NI	226,9	107,6	156,8	182,2	179,9	181,1	197,8
NW	0,0	151,7	213,3	202,3	380,5	458,7	528,4
RP	2,4	45,3	45,1	44,6	35,4	29,9	24,2
SL	58,3	48,5	46,2	38,3	32,5	23,2	20,4
SN	0	3,0	0	0,0	12,4	14,7	45,9
ST	14,4	38,3	45,4	40,7	31,0	13,2	16,8
SH	69,5	0,9	0	1,2	0,1	0	0,0
TH	2,6	11,0	8,4	4,9	4,2	0,9	10,3
Σ	973,0	720,1	889,1	915,7	1.158,4	1.222,2	1.425,3

Quelle: Transparenznachweise und Angaben der Länder

...stechen zwei Effekte ins Auge:

- Über den Gesamtzeitraum **2001 bis 2012** haben vier Länder (BB, NI, SL, SH) ihre Überträge netto abgebaut. Niedersachsen hebt sich insofern ab, als in Phase 1 ein Abbau stattfand, der in Phase 2 zu einem Großteil wieder ausgeglichen wurde. SH führte seinen Bestand bereits bis 2007 auf nahe null zurück.
- Für den bundesweiten Aufbau in der **Phase 2 von 2008 bis 2012** in Höhe von 705 Mio. Euro netto zeichnen **vier Länder** verantwortlich (BY, NI, NW, SN), wenn man den zweijährigen Sondereffekt in BE ausklammert. Hierbei handelt es sich um **Ansparleistungen**, die auf einzelne große Projekte bzw. Investitionsausgaben hinarbeiten (z.B. 2. Stammstrecke München, Reinvestfähigkeit Fahrzeugpool, Lärmschutz Betuwe, City-Tunnel Leipzig). Obwohl die vier Länder in Summe 804 Mio. Euro ansparen, liegt der Nettozuwachs bei 705 Mio. Euro, da alle anderen Länder ihre Überträge ab- bzw. keine neuen aufbauten (Summe -99 Mio. Euro).
- Der **Bestand** der Überträge Ende 2012 in Höhe von 1.425 Mio. Euro konzentriert sich zu 89% auf vier Länder, und zwar BY, NI, NW und HH, dessen Überträge auf die Zeit vor 2008 zurückgehen und dem geplanten Bau der S 4 dienen sollen.

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:

- Bildung des Mittelwertes für den Zeitraum Ende 2012 bis Ende 2001 (Summe der Zu- und Abgänge der Überträge geteilt durch 11 Jahre), der dann von der Nominalinvestition je Jahr abgezogen wird.
- Bildung zweier Mittelwerte, und zwar für den Zeitraum Ende 2007 bis Ende 2001 (6 Jahre) sowie Ende 2012 bis Ende 2007 (5 Jahre), Bereinigung wie Rechenweg 1.
- Bildung des Mittelwertes Ende 2007 bis Ende 2001 plus jahresscharfe Bereinigung 2008 bis 2012.

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.

Auf der Ebene der Nominalwerte führen alle Varianten zwingend zum gleichen Ergebnis. **Unterschiede** entstehen infolge der in Schritt 3 durchzuführenden Dynamisierung und deren Zinseszinswirkung. Testet man die Varianten durch, zeigt sich, dass die maximale Spannweite 20 Mio. Euro beträgt und drei Varianten zwischen 1.000,7 Mio. und 1.006,7 Mio. Euro einlaufen, so dass dieser Hebel insgesamt nachrangig ist.

Die Gutachter haben sich für die Variante „zwei Mittelwerte mit Saldierung bei unterschiedlichen Vorzeichen“ entschieden. Der Verzicht auf eine jahresscharfe Korrespondenz von Nominalinvestition und Übertrag glättet u.E. ein wenig den Zufallscharakter beider Größen. Die Saldierung bei ungleichen Vorzeichen trägt der Tatsache Rechnung, dass insgesamt ein Nettoaufbau bei den hiervon tangierten Ländern zu verzeichnen ist.

In Anwendung der vorgenannten Vorzugsvariante listet Tabelle 18 die Übertragungssalden der beiden Zeiträume je Land auf. Die Umrechnung in Jahresmittelwerte bei Saldierung ungleicher Vorzeichen führt zu den in Tabelle 19 dargestellten Werten.

Tabelle 20 veranschaulicht die Addition der gemittelten Überträge mit den Nominalinvestitionen je Land.²² In der rechten Spalte werden nachrichtlich die Mittelwerte je Land über den Elfjahreszeitraum 2002-2012 ausgewiesen.

²² Weil in den AnAToI-Daten die Soll-Leistung der S-Bahn Berlin abgebildet ist, sind in Tabelle 20 die Invest-Nominalwerte von BE im Zeitraum 2010-2012 um den Sondereffekt der im Zuge der S-Bahn-Krise entstandenen Einbehalte i.H.v. insg. 91,6 Mio. Euro bereinigt, da ansonsten eine Doppelzählung entstünde.

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

	2007 - 2001	2012 - 2008	2012 - 2001
BW	0,0	0,0	0,0
BY	-258,1	293,9	35,8
BE	0,8	16,5	17,3
BB	-113,2	-26,8	-140,0
HB	0,0	0,0	0,0
HH	72,7	-4,4	68,3
HE	4,6	-4,0	0,5
MV	8,3	-7,5	0,8
NI	-119,3	90,2	-29,1
NW	151,7	376,6	528,4
RP	42,9	-21,0	21,8
SL	-9,7	-28,1	-37,9
SN	3,0	43,0	45,9
ST	23,8	-21,5	2,4
SH	-68,6	-0,9	-69,5
TH	8,3	-0,6	7,7
Σ	-252,8	705,2	452,4

Quelle: Transparenznachweise und weitere Angaben der Länder, eigene Berechnungen

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

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

Quelle: Transparenznachweise und weitere Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Tabelle 20: Konsolidierung der Investitionen um die Überträge

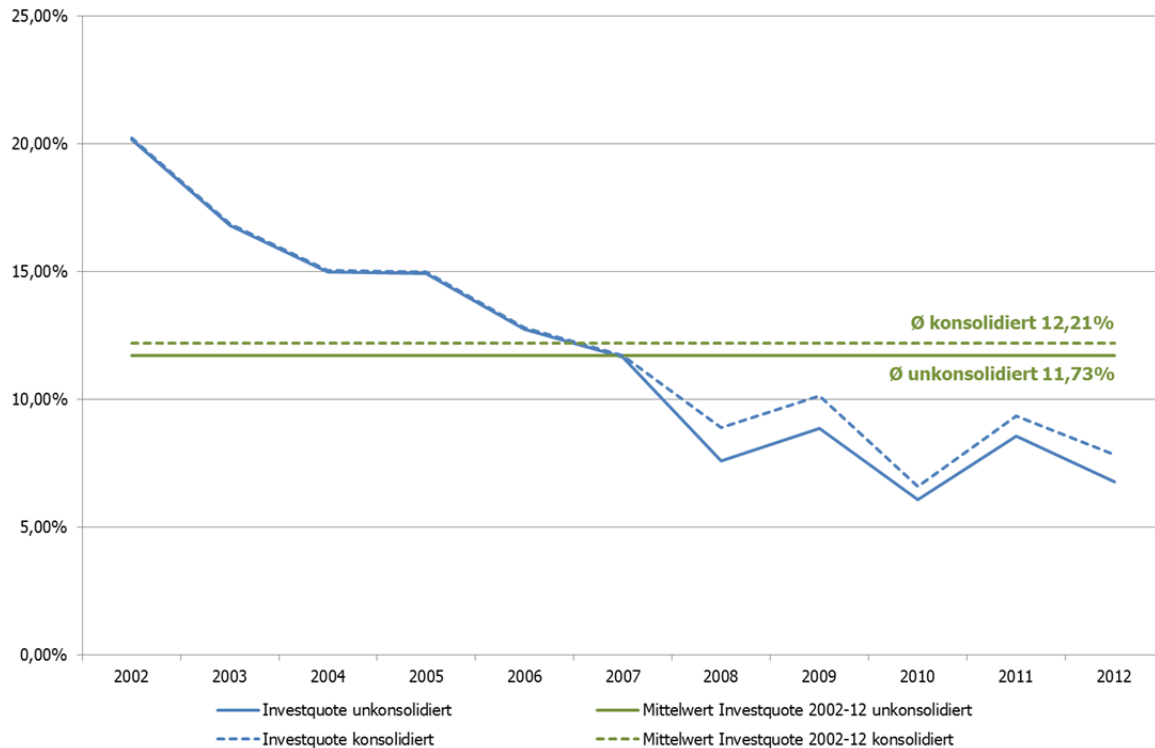
Land	Wert	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mittel
BW	Invest nominal	213,9	136,0	83,3	75,6	65,0	72,8	28,6	59,2	34,1	40,3	17,2	75,1
	± Übertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Invest konsolidiert	213,9	136,0	83,3	75,6	65,0	72,8	28,6	59,2	34,1	40,3	17,2	75,1
BY	Invest nominal	199,8	257,1	211,8	245,2	237,4	128,2	49,9	95,8	53,1	53,3	49,1	143,7
	± Übertrag	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	Invest konsolidiert	203,1	260,3	215,1	248,4	240,7	131,5	53,2	99,0	56,4	56,5	52,3	147,0
BE	Invest nominal	37,2	31,5	32,9	34,5	35,0	30,0	33,6	33,6	17,0	89,9	27,6	36,6
	± Übertrag	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	1,6
	Invest konsolidiert	37,3	31,7	33,1	34,6	35,2	30,1	36,9	36,9	20,3	93,2	30,9	38,2
BB	Invest nominal	52,9	32,2	30,7	13,2	21,5	14,3	2,0	2,6	1,3	-0,5	9,6	16,3
	± Übertrag	-18,9	-18,9	-18,9	-18,9	-18,9	-18,9	-5,4	-5,4	-5,4	-5,4	-5,4	-12,7
	Invest konsolidiert	34,0	13,3	11,8	-5,7	2,6	-4,5	-3,4	-2,8	-4,1	-5,9	4,3	3,6
HB	Invest nominal	17,5	17,8	16,9	14,6	16,6	14,0	12,9	12,9	12,0	12,7	17,4	15,0
	± Übertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Invest konsolidiert	17,5	17,8	16,9	14,6	16,6	14,0	12,9	12,9	12,0	12,7	17,4	15,0
HH	Invest nominal	6,4	0,4	5,2	22,9	13,1	45,4	46,4	11,0	25,5	13,8	30,2	20,0
	± Übertrag	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2
	Invest konsolidiert	12,6	6,7	11,4	29,1	19,3	51,6	52,6	17,3	31,7	20,0	36,4	26,2
HE	Invest nominal	4,2	1,5	5,3	8,4	2,2	4,6	4,7	16,6	1,5	0,0	0,0	4,4
	± Übertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Invest konsolidiert	4,2	1,6	5,4	8,4	2,2	4,6	4,7	16,6	1,5	0,0	0,0	4,5
MV	Invest nominal	41,7	30,8	23,5	25,9	35,0	10,2	10,1	15,6	19,7	18,8	11,9	22,1
	± Übertrag	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Invest konsolidiert	41,8	30,9	23,6	26,0	35,1	10,2	10,2	15,7	19,8	18,8	12,0	22,2

Land	Wert	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mittel
NI	Invest nominal	205,7	134,7	100,5	193,2	75,0	80,7	35,9	57,1	49,5	95,8	59,4	98,9
	± Übertrag	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6	-2,6
	Invest konsolidiert	203,1	132,1	97,9	190,6	72,4	78,1	33,3	54,5	46,8	93,2	56,8	96,2
NW	Invest nominal	374,6	330,0	272,9	251,9	244,8	193,2	168,4	194,2	27,6	116,7	127,6	209,3
	± Übertrag	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	48,0
	Invest konsolidiert	399,8	355,3	298,1	277,2	270,1	218,5	243,7	269,5	102,9	192,1	202,9	257,3
RP	Invest nominal	12,6	10,0	15,6	15,3	17,1	0,4	0,9	-3,2	11,0	3,9	3,2	7,9
	± Übertrag	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
	Invest konsolidiert	14,5	12,0	17,6	17,3	19,1	2,4	2,8	-1,2	13,0	5,9	5,1	9,9
SL	Invest nominal	15,1	5,3	7,0	10,9	12,3	10,3	7,2	3,5	12,0	12,7	9,9	9,6
	± Übertrag	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6	-5,6	-5,6	-5,6	-5,6	-5,6	-3,4
	Invest konsolidiert	13,5	3,7	5,4	9,2	10,7	8,7	1,5	-2,1	6,4	7,1	4,3	6,2
SN	Invest nominal	94,6	95,4	170,4	111,2	98,4	159,3	89,7	80,0	83,4	91,5	71,9	104,2
	± Übertrag	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	4,2
	Invest konsolidiert	95,1	95,9	170,9	111,7	98,9	159,8	98,3	88,6	92,0	100,1	80,4	108,3
ST	Invest nominal	17,0	26,2	19,8	16,4	13,0	9,0	16,9	21,8	18,1	15,9	20,9	17,7
	± Übertrag	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	Invest konsolidiert	17,2	26,4	20,0	16,6	13,2	9,2	17,1	22,0	18,3	16,2	21,1	17,9
SH	Invest nominal	3,4	0,6	2,1	0,8	0,3	1,6	0,6	0,8	1,3	1,7	1,4	1,3
	± Übertrag	-11,4	-11,4	-11,4	-11,4	-11,4	-11,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-6,3
	Invest konsolidiert	-8,1	-10,8	-9,3	-10,7	-11,2	-9,8	0,4	0,6	1,1	1,5	1,2	-5,0
TH	Invest nominal	64,0	42,3	22,8	13,0	12,9	7,8	0,2	0,1	0,0	0,0	13,3	16,0
	± Übertrag	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
	Invest konsolidiert	64,8	43,0	23,5	13,7	13,6	8,5	0,9	0,8	0,7	0,7	14,0	16,7

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.

Tabelle 21: Dynamisierung der übertragsbereinigten Investitionswerte auf 2015

Land	Wert	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mittel
BW	Invest konsolidiert	213,9	136,0	83,3	75,6	65,0	72,8	28,6	59,2	34,1	40,3	17,2	75,1
	Invest dynamisiert	276,7	172,5	103,6	92,2	77,7	85,3	32,9	66,7	37,6	43,6	18,3	91,5
BY	Invest konsolidiert	203,1	260,3	215,1	248,4	240,7	131,5	53,2	99,0	56,4	56,5	52,3	147,0
	Invest dynamisiert	262,7	330,2	267,4	302,8	287,6	154,1	61,1	111,5	62,2	61,2	55,5	177,9
BE	Invest konsolidiert	37,3	31,7	33,1	34,6	35,2	30,1	36,9	36,9	20,3	93,2	30,9	38,2
	Invest dynamisiert	48,2	40,2	41,1	42,2	42,0	35,3	42,4	41,5	22,4	100,9	32,8	44,5
BB	Invest konsolidiert	34,0	13,3	11,8	-5,7	2,6	-4,5	-3,4	-2,8	-4,1	-5,9	4,3	3,6
	Invest dynamisiert	44,0	16,9	14,7	-6,9	3,1	-5,3	-3,9	-3,1	-4,5	-6,4	4,5	4,8
HB	Invest konsolidiert	17,5	17,8	16,9	14,6	16,6	14,0	12,9	12,9	12,0	12,7	17,4	15,0
	Invest dynamisiert	22,7	22,6	21,0	17,8	19,9	16,4	14,8	14,6	13,3	13,7	18,4	17,7
HH	Invest konsolidiert	12,6	6,7	11,4	29,1	19,3	51,6	52,6	17,3	31,7	20,0	36,4	26,2
	Invest dynamisiert	16,3	8,4	14,2	35,4	23,1	60,5	60,5	19,4	35,0	21,7	38,7	30,3
HE	Invest konsolidiert	4,2	1,6	5,4	8,4	2,2	4,6	4,7	16,6	1,5	0,0	0,0	4,5
	Invest dynamisiert	5,4	2,0	6,7	10,3	2,7	5,4	5,4	18,7	1,7	0,1	0,1	5,3
MV	Invest konsolidiert	41,8	30,9	23,6	26,0	35,1	10,2	10,2	15,7	19,8	18,8	12,0	22,2
	Invest dynamisiert	54,0	39,2	29,3	31,7	41,9	12,0	11,7	17,7	21,8	20,4	12,7	26,6
NI	Invest konsolidiert	203,1	132,1	97,9	190,6	72,4	78,1	33,3	54,5	46,8	93,2	56,8	96,2
	Invest dynamisiert	262,7	167,5	121,7	232,3	86,5	91,5	38,2	61,3	51,7	100,9	60,2	115,8
NW	Invest konsolidiert	399,8	355,3	298,1	277,2	270,1	218,5	243,7	269,5	102,9	192,1	202,9	257,3
	Invest dynamisiert	517,2	450,5	370,7	337,9	322,8	256,0	280,0	303,5	113,6	207,9	215,3	306,9
RP	Invest konsolidiert	14,5	12,0	17,6	17,3	19,1	2,4	2,8	-1,2	13,0	5,9	5,1	9,9
	Invest dynamisiert	18,8	15,2	21,8	21,1	22,8	2,8	3,3	-1,4	14,3	6,4	5,5	11,9

Land	Wert	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Mittel
SL	Invest konsolidiert	13,5	3,7	5,4	9,2	10,7	8,7	1,5	-2,1	6,4	7,1	4,3	6,2
	Invest dynamisiert	17,4	4,6	6,7	11,3	12,7	10,2	1,8	-2,4	7,0	7,6	4,6	7,4
SN	Invest konsolidiert	95,1	95,9	170,9	111,7	98,9	159,8	98,3	88,6	92,0	100,1	80,4	108,3
	Invest dynamisiert	123,0	121,6	212,4	136,2	118,2	187,2	112,9	99,8	101,6	108,3	85,4	127,9
ST	Invest konsolidiert	17,2	26,4	20,0	16,6	13,2	9,2	17,1	22,0	18,3	16,2	21,1	17,9
	Invest dynamisiert	22,2	33,5	24,8	20,3	15,8	10,8	19,6	24,8	20,2	17,5	22,4	21,1
SH	Invest konsolidiert	-8,1	-10,8	-9,3	-10,7	-11,2	-9,8	0,4	0,6	1,1	1,5	1,2	-5,0
	Invest dynamisiert	-10,4	-13,7	-11,6	-13,0	-13,3	-11,5	0,4	0,6	1,2	1,6	1,3	-6,2
TH	Invest konsolidiert	64,8	43,0	23,5	13,7	13,6	8,5	0,9	0,8	0,7	0,7	14,0	16,7
	Invest dynamisiert	83,8	54,6	29,2	16,7	16,2	10,0	1,0	0,8	0,8	0,8	14,9	20,8
Σ	Invest konsolidiert	1.364,2	1.155,8	1.024,5	1.056,7	903,3	785,6	593,8	687,4	452,9	652,3	556,5	839,4
	Invest dynamisiert	1.764,7	1.465,8	1.273,7	1.288,3	1.079,7	920,7	682,1	774,0	499,9	706,2	590,6	1.004,2

Quelle: Transparenznachweise, Angaben der Länder, eigene Berechnungen

4.3.4 Ergebnis

Die rechte Spalte der Tabelle 21 weist den dynamisierten Mittelbedarf für die investiven Ausgaben der Länder im Bezugsjahr 2015 nach Konsolidierung der Überträge aus, der der besseren Übersicht halber in Tabelle 22 nochmal eigens hervorgehoben wird. Demnach sind für den Ausgabenblock III bundesweit 1.004,2 Mio. Euro auf den Gesamtmittelbedarf anzurechnen.

Tabelle 22: Mittelbedarf Ausgabenblock III, in Mio. Euro

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

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.

Tabelle 23: Mittelwerte 2002-2012 der konsolidierten Investitionen mit und ohne Fahrzeuginvestitionen, in Mio. Euro

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

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

lfd. Nr.	Bereich	Verwendungszweck	
1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 5 RegG	
		Reste aus Vorjahr	
		verfügbare Mittel gesamt	
2	Leistungsbestellungen	SPNV	→ Ausgabenblock I
		ÖPNV	
		Summe:	
3	Managementaufwand	SPNV	
		ÖPNV	→ Ausgabenblock IV
		Summe:	
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	SPNV	
		ÖPNV	
		Summe:	→ Ausgabenblock III
5	Investitionen in Fahrzeuge	SPNV	
		ÖPNV	
		Summe:	
6	Tarifausgleiche	Verbundförderung	
		Ausgleich Ausbildungsverkehr	
		Summe:	
7	Sonstiges		
		Summe:	
8	Summe Ausgaben		
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr		

Quelle: Vorlage Transparenznachweis

Nach den Ziffern IV.4 und IV.5 des Lastenhefts sind die Mittelwerte der weiteren Aufgaben aus den Transparenznachweisen - jeweils auf den Preisstand 2015 dynamisiert - als künftiger Mittelbedarfswert anzusetzen.

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:

Tabelle 25: Ausgaben der Länder für die Position „Leistungsbestellungen ÖPNV“, in Mio. Euro

	Leistungsbestellungen ÖPNV					
	2008	2009	2010	2011	2012	Summe
BW	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
BY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
BE	51,6	51,2	52,1	52,1	47,6	254,6
BB	0,4	0,3	0,3	0,0	0,4	1,4
HB	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
HH	0,0	0,0	0,2	0,9	0,5	1,5
HE	22,4	24,4	29,9	39,2	41,3	157,2
MV	3,2	3,1	3,2	3,1	3,1	15,8
NI	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NW	5,6	5,6	28,0	35,0	35,0	109,2
RP	4,8	4,4	4,5	3,2	3,0	19,9
SL	3,1	3,8	3,0	2,6	2,5	15,0
SN	7,0	10,4	10,1	11,6	11,2	50,3
ST	44,0	44,5	43,8	48,7	48,8	229,8
SH	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TH	29,0	26,2	25,7	24,9	23,2	129,1
Σ	171,0	174,3	200,8	221,3	216,7	984,0

Quelle: Transparenznachweise der Länder

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- vier der 16 Länder verausgaben im gesamten Zeitraum keine Mittel für Leistungsbestellungen im ÖPNV. Rechnet man auch HB hierzu, das nur 2009 eine Ausgabe verzeichnete, sind es fünf Länder.
- Im Abgleich mit anderen Positionen des Transparenznachweises (z.B. Tarifausgleich und Sonstiges) lässt sich allerdings erahnen, dass die Art der Erfassung von Ausgaben eine wesentliche Rolle spielt. Eine weitere Ungenauigkeit kann in der unterschiedlichen Erfassung von Bahnersatzverkehren durch Busse liegen, die auch als „Leistungsbestellungen SPNV“ erfasst werden können (demnach wären sie im Ausgabenblock I).
- 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

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

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.
- Der Umfang der Ausgaben ist auf Bundesebene im Vergleich zwischen den Jahreswerten 2008 und 2012 zwar nahezu konstant geblieben. Dabei sind bei den Gesamtausgaben Schwankungen zu verzeichnen, die sich z.B. aus besonders aufwendigen Vergabeverfahren in einzelnen Jahren erklären lassen.

Die gemeldeten Ausgaben in der Kategorie **Tarifausgleich** betragen:

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

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

Quelle: Transparenznachweise der Länder

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Nur zwei Länder - die Stadtstaaten BE und HB - verzeichnen in dieser Kategorie im Betrachtungszeitraum keine Ausgaben.
- Die Entwicklung ist nicht stetig, jedoch im Trend ansteigend. Zwischen 2008 und 2012 stiegen die Gesamtausgaben um 55 Mio. Euro (ca. 17%).
- 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

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

Quelle: Transparenznachweise der Länder

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Alleine aus der Bezeichnung sind die unter „Sonstiges“ zusammengefassten Ausgaben nicht von anderen Ausgabenkategorien abzugrenzen. Es ist zu vermuten, dass die z.T. durch RegG-Mittel ersetzten 45a-Mittel PBefG unterschiedlich verbucht werden.
- Nur zwei Länder haben unter „Sonstiges“ keine Ausgaben gemeldet. Die Bandbreite der Ausgaben zwischen den Ländern ist erheblich.
- Die Ausgaben in dieser Kategorie sind relativ volatil und weisen keinen eindeutigen Trend auf. So lagen die Ausgaben in 2012 bundesweit etwa 10 Mio. Euro (ca. 5%) unter denen im Jahr 2008 und auch unter dem Mittelwert der Jahre 2008-2012.

Wenn man die Ausgaben je Land in Relation zu den zugewiesenen RegG-Mitteln bringt, ergibt sich ein Überblick über das Ausgabeverhalten der Länder. In Tabelle 29 sind die mittleren Anteilswerte je Land und Ausgabenzweck ausgewiesen. In der untersten Zeile wird der bundesweit durchschnittliche Anteil angezeigt.

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.

Die Bedeutung der weiteren Aufgaben lässt sich im Einzelfall an besonders relevanten Ausgabenpositionen der Länder ablesen. So verausgabten drei Länder im Mittel mehr als ein Zehntel ihrer Zuweisungen für Tarifaufgleiche. Je zwei Länder finanzierten mit den RegG-Mitteln Leistungsbestellungen im ÖPNV und sonstige Ausgaben in Höhe von deutlich über einem Zehntel der verfügbaren Budgets.

Tabelle 29: Ausgabeverhalten der Länder im Ausgabenblock IV - mittlere Anteile der Ausgaben an den Zuwendungen 2008-2012

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

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:

- Als relevanten Index der Preissteigerung für die Kategorie „Tarifausgleiche“ kann der Verbraucherpreisindex näherungsweise für den Nahverkehr herangezogen werden, der die Entwicklung der Fahrpreise im Nahverkehr abbildet und damit auch zu ähnlichen Anpassungsreaktionen bei den Ländern führen kann. Der Preisindex hat sich zwischen 2010 und 2013 im Mittel um 3,03%²³ p.a. erhöht. Gleichwohl ist nicht zu erwarten, dass sich die unterschiedlichen Ausgleichspflichten der Aufgabenträger in gleicher Höhe entwickelt haben.
- 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.²⁴

Zur Dynamisierung werden abschließend die nominalen Ausgaben der Länder mit der Dynamisierungsrate von 2,0% p.a. auf den Preisstand 2015 gebracht und je Ausgabenkategorie ausgewiesen. Damit folgt die Dynamisierung im Wesentlichen der jüngsten allgemeinen Preissteigerung.

²³ Destatis Fachserie 17, Reihe 9.2 (Ausgabe Januar 2014), 1.1 Verbraucherpreisindex Eisenbahnverkehr (Nahverkehr).

²⁴ Mittlere Veränderung des allgemeinen Verbraucherpreisindex in Deutschland in den letzten 3 Jahren.

4.4.4 Ergebnis

In Summe ergibt sich ein bundesweiter Mittelbedarf für den Ausgabenblock IV in Höhe von gerundet 943,4 Mio. Euro. Dieser setzt sich aus den auf den Preisstand 2015 dynamisierten Mittelwerten der Länderausgaben im Zeitraum 2008-2012 zusammen.

Tabelle 30: Mittelbedarf Ausgabenblock IV, in Mio. Euro

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

Quelle: Angaben der Länder, Transparenznachweise, eigene Berechnungen.

4.5 Gesamtbedarf

Nach der Berechnung der Bedarfe je Ausgabenblock I bis IV fällt es im abschließenden Schritt leicht, den Gesamtbedarf zu errechnen. Zur Herleitung der einzelnen Werte wird auf die jeweiligen Kapitel zu den Ausgabenblöcken verwiesen.

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

Tabelle 31: Übersicht Gesamtbedarf (ohne Mehrbestellungen), in Mio. Euro

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

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Der Bedarf der Länder zur Finanzierung der eingegangenen Verkehrsverträge und der weiteren RegG-finanzierten Aufgaben der jüngeren Vergangenheit beträgt im Jahr 2015 **8,07 Mrd. Euro**.

Noch nicht enthalten ist dort der Finanzierungsspielraum, der für die geplanten Leistungsausweitungen 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

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

Quelle: Angaben der Länder, eigene Berechnungen

Die nachfolgende Tabelle 33 gibt den Gesamtbedarf noch im Überblick nach den vier Ausgabenblöcken wieder:

Tabelle 33: Überblick Gesamtbedarf nach Ausgabenblöcken, in Mio. Euro

	Ausgabenblock I		Ausgabenblock II		Ausgabenblock III		Ausgabenblock IV		Gesamtbedarf	
	Konsum		Mehrbestellungen		Investitionen		weitere Aufgaben		Summe	
	2015		2015		2015		2015		2015	
BW	773,4	+	58,3	+	91,5	+	61,5	=	984,7	
BY	945,3	+	103,1	+	177,9	+	48,1	=	1.274,4	
BE	356,9	+	21,5	+	44,5	+	61,8	=	484,7	
BB	382,6	+	16,4	+	4,8	+	85,6	=	489,4	
HB	27,3	+	6,6	+	17,7	+	1,2	=	52,8	
HH	109,1	+	8,1	+	30,3	+	11,8	=	159,3	
HE	477,3	+	36,3	+	5,3	+	84,0	=	602,9	
MV	195,2	+	2,5	+	26,6	+	43,2	=	267,5	
NI	413,4	+	42,2	+	115,8	+	140,3	=	711,7	
NW	943,6	+	65,2	+	306,9	+	70,8	=	1.386,5	
RP	357,5	+	13,1	+	11,9	+	47,5	=	430,0	
SL	81,3	+	0,9	+	7,4	+	13,0	=	102,6	
SN	372,4	+	19,5	+	127,9	+	84,1	=	603,9	
ST	282,0	+	6,1	+	21,1	+	79,2	=	388,4	
SH	192,7	+	25,6	+	-6,2	+	47,7	=	259,8	
TH	210,6	+	11,1	+	20,8	+	63,6	=	306,1	
Σ	6.120,6		436,5		1.004,2		943,4		8.504,7	

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 Wettbewerbserfolgen der Vergangenheit, aber auch an ungeplant positiven Erlöswirkungen in einzelnen Ländern.

Zu beachten ist jedoch, dass die Entlastungswirkung von erzielten Wettbewerbsrenditen Einmalcharakter hat und endlich ist. Rund 70% der bundesweiten Betriebsleistung sind inzwischen im Wettbewerb vergeben worden, so dass das verbleibende Entlastungspotenzial begrenzt ist. Hinzu kommt, dass Wettbewerbsgewinne infolge des schwierigeren Marktumfeldes tendenziell geringer ausfallen und Besteller, die vor der Finanzmarktkrise von niedrigen Markteintrittspreisen einiger Bieter profitierten, in den Folgevergaben einen Teil der Rendite durch Preisaufläge wieder einbüßen.

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 Zinseszinsseffekt jedoch bis zum Ende des Zeitraums verstärkt nachwirken bzw. sich zunehmend potenzieren.

Dynamisierungsrate bis 2030

Die Dynamisierungsrate 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 Dynamisierungsrate 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"

Diese Variante sieht vor, eine einzige Dynamisierungsrate für die Gesamtsumme der RegG-Mittel einmal im Voraus für den gesamten Revisionszeitraum festzulegen. Dies entspricht der aktuellen Regelung, bei der jedes Land seit 2002 eine Steigerung seiner Mittel in Höhe von 1,5% p.a. erhält (von zeitweiligen Unterbrechungen infolge der Haushaltsbegleitgesetze 2004 und 2006 abgesehen). Die Preissteigerungsrisiken liegen somit bei den Ländern.

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"

Am anderen Ende der Handlungsoptionen wäre es möglich, sämtliche Ausgaben mit hohem Differenzierungsgrad einzeln jährlich an den Bund durchzureichen.

Der Vorteil für die Länder bestünde darin, dass sämtliche Preisrisiken beim Bund liegen würden, d.h. dies wäre eine "Vollkaskolösung" für die Länder. Im Ergebnis würde allen objektiven länderindividuellen "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 Fahrgeldeinnahmen 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 Dynamisierungsraten berechnet, die aber bundeseinheitlich gleich angewandt werden:

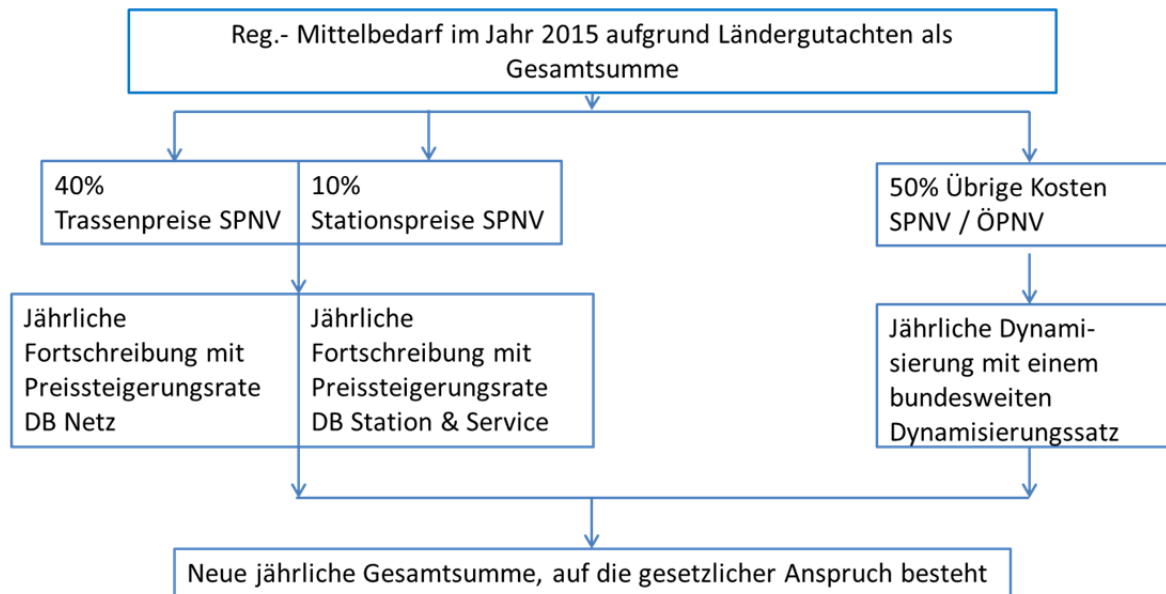
- Infrastrukturkosten: Jährlich anzupassende Dynamisierung anhand der aktuellen durchschnittlichen Preissteigerungsrate der DB-EIU, d.h. die Kostensteigerungen werden summarisch eins zu eins durchgereicht. NE-Infrastrukturen werden rechnerisch gleichbehandelt wie die DB-EIU.
- Übrige Kosten: Konstante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



Quelle: AK Bahnpolitik

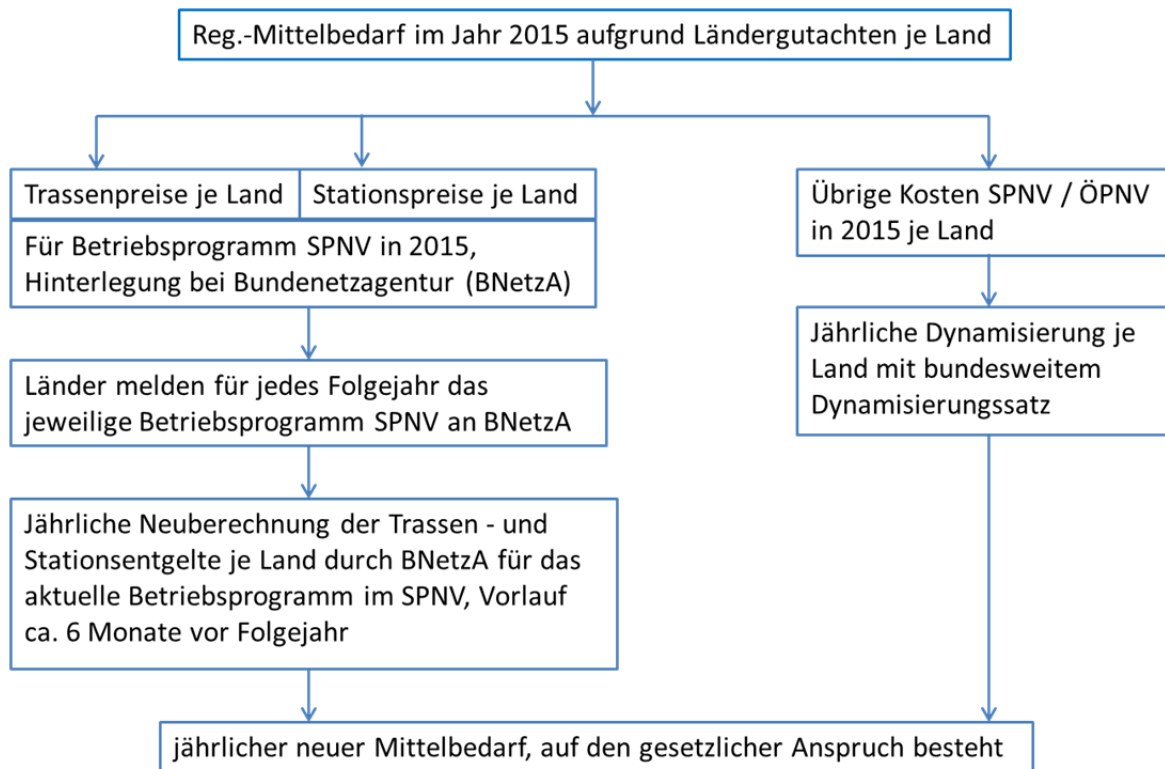
Variante 2

Analog zu Variante 1 werden anhand des Gesamtzuschussbedarfs (= zugewiesene RegG-Mittel 2015) Kostenblöcke für Infrastruktur und übrige Kosten gebildet. Allerdings werden die Eingangswerte nicht mehr bundeseinheitlich, sondern nunmehr länderscharf ermittelt.

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.

Abbildung 34: Variante 2 AK Bahnpolitik für Dynamisierung



Quelle: AK Bahnpolitik

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.

Vorteil der Regelung wäre eine Anreizwirkung für die Länder, mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen. Klärungsbedarf bestünde aber hinsichtlich der Einbeziehung der BNetzA, da diese mit der neuen Aufgabe betraut werden müsste.

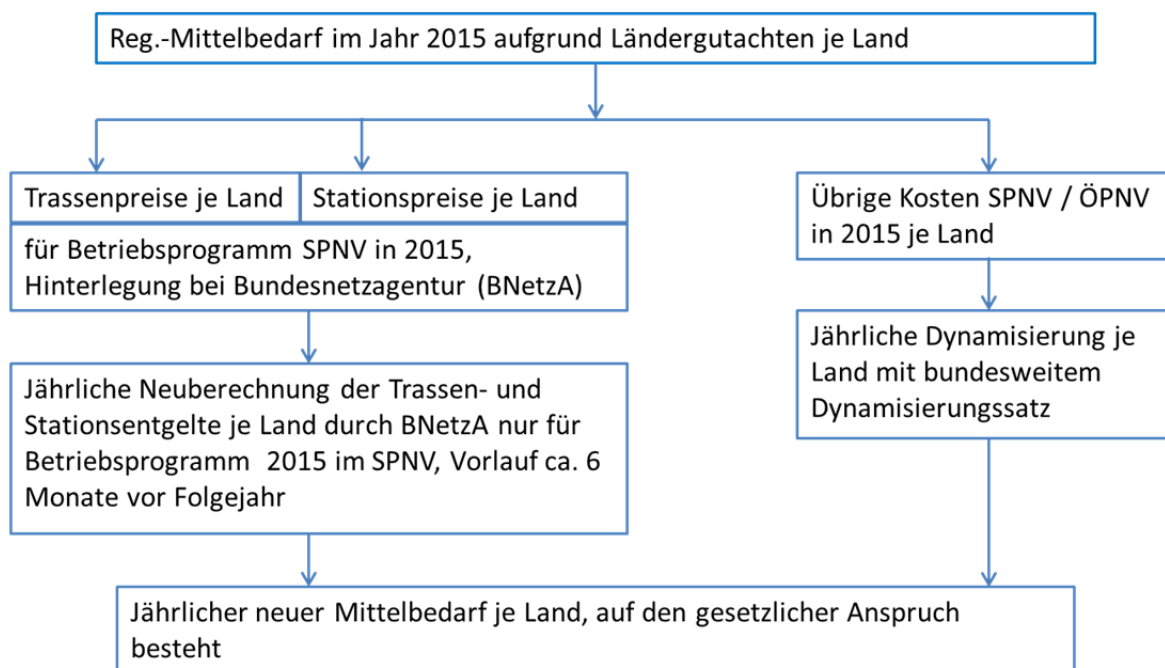
Die Notwendigkeit einer möglichen Gesetzesänderung für diese Variante wäre zu prüfen, mindestens müsste die BNetzA jedoch kapazitätsseitig für die neue Herausforderung gerüstet werden. Dann könnte die BNetzA auf Basis dieser neuen Rechtslage sowie der Meldungen der Länder zum SPNV-Betrieb die Gesamtkosten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

Variante 3

Die Variante 3 ist weitgehend deckungsgleich zur Variante 2. Allerdings wird zur Anpassung der Infrastrukturkosten nicht ein jährlich aktualisiertes Betriebsprogramm zugrunde gelegt, sondern das Betriebsprogramm des Jahres 2015 wäre die unveränderliche Basis der jährlichen Preis-Anpassung durch die Bundesnetzagentur.

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



Quelle: AK Bahnpolitik

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.

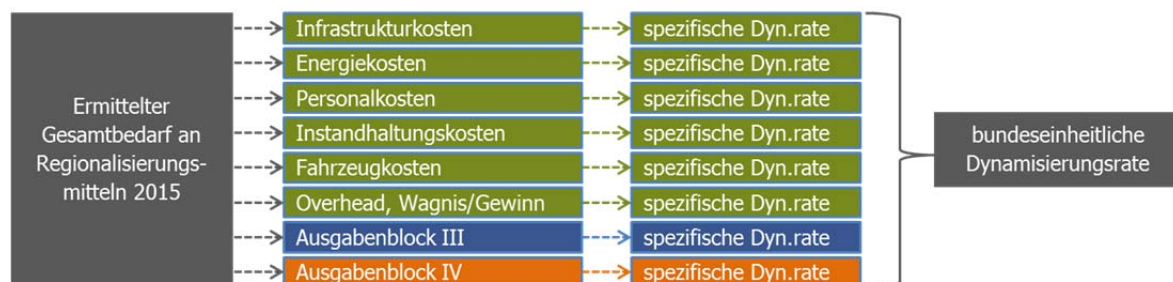
Gutachter-Variante 1: Bundeseinheitliche Gesamtrate

Analog der bisherigen Praxis wird die Dynamisierungsrate - 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.

Ungeachtet des Bemühens um Genauigkeit liegt die Achillesferse des Ansatzes in dem Einmalcharakter der Wertfestlegung. Prognosefehler sind damit nicht mehr korrigierbar. Soll dies der Fall sein, ist eine "Revisions-Klausel" vorzusehen, um eine Neuverhandlung z.B. nach fünf Jahren zu ermöglichen für den Fall, dass die realen Werte zu stark von den vorab bestimmten Werten abweichen.

Abbildung 36: Variante 1 Gutachter für Dynamisierung



Quelle: Eigene Darstellung

Gutachter-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 Gutachter-Variante 1 an spezifischen Dynamisierungsraten für alle Einzelkosten außerhalb der Infrastrukturkosten.

Gutachter-Variante 3: Länderspezifische Aufsetzpunkte

Die Gutachtervariante 3 stellt schließlich eine Kombination aus den Varianten 1 sowie 2 und 3 des AK Bahnpolitik dar. Zunächst werden die länderbezogenen Aufsetzpunkte definiert (auf der Basis des AnATol-Konsums 2015) und wie in Gutachter-Variante 1 für die unterschiedlichen Kostenarten (vgl. Abbildung 36) spezifische Dynamisierungsraten festgelegt. Für die Infrastrukturkosten (Durchreichung) werden die ermittelten Aufsetzpunkte mit den infrastrukturenspezifischen Dynamisierungsraten länderweise fortgeschrieben und an den Bund durchgereicht. Für die übrigen Kosten werden die länderspezifischen Aufsetzpunkte 2015 aus der Differenz zwischen Gesamtzuswendungen und Infrastrukturkosten ermittelt. Auf diese werden die spezifischen Dynamisierungsraten angewendet, die zu einer festen bundeseinheitlichen Dynamisierungsrate für die übrigen Kosten aggregiert werden.

Damit entfällt zwar die gesetzgeberische und zeitaufwendige Problematik, dass der BNetzA Zuständigkeiten erst noch eingeräumt werden müssten. Allerdings können die Nachteile der Varianten nicht vollständig geheilt werden (z.B. Bestimmung der Dynamisierungsrate über den langen Zeitverlauf).

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 Dynamisierungsraten 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).

Ein bundeseinheitlicher Infrastrukturkostenanteil - ggf. als Mittelwert der Länderwerte aus AnATol gebildet - wäre vergleichsweise einfach in der Handhabung und würde auch nachgelagert die übrigen Kostenblöcke (als Differenz von 100) einheitlich behandeln. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass einzelne Länder mit ihren Infrastrukturkostenanteilen signifikant vom Bundesdurchschnitt abweichen und somit bevor- oder benachteiligt würden, setzte man einen Einheitsanteil an. Daher böte sich die länderscharfe Betrachtung an. Dies jedoch mit dem Nachteil, dass sich diese differenzierte Betrachtung sachlogisch auf die anderen Ausgabenblöcke anschließt bzw. es kaum zu vermitteln wäre, dass einerseits die Infrastrukturkosten differenziert betrachtet werden, andererseits andere Kostenblöcke einheitlich pauschaliert werden. Wobei jede Zerlegung anhand der „Kosten- und Erlöswahrheit“ abhängig vom Datenbestand ist. Anhand der Auswertung der AnATol-Daten wurde deutlich, dass derzeit keine vollständig konsistente Kosten- und Erlösüber-

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

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

- Möglichst kleinteilige Zerlegung der Vollkosten des SPNV anhand der AnATol-Daten sowie ergänzt um plausible Annahmen, sofern reale Werte fehlen bzw. diese unvollständig sind. Diese (letztlich relative) Zerlegung in die Einzelkosten bildet den Aufsetzpunkt für den gesamten Dynamisierungszeitraum.
- Spezifische bundeseinheitliche Dynamisierungsraten für die disaggregierten Einzelkosten, um deren unterschiedliche Kostenentwicklung besser als bisher abbilden zu können. Abschließende Zusammenführung der verschiedenen Dynamisierungsraten in eine bundesweit einheitliche Dynamisierungsrate. Die „Bundesdynamisierungsrate“ wird aufgrund ihrer vergleichsweise einfachen und daher gegenüber dem Bund mutmaßlich konsensfähigeren Festlegung den landesscharfen Dynamisierungsraten vorgezogen.
- Einführung einer „Revisions“-Klausel, um das im Status quo zu beobachtende Auseinanderdriften von fixer Steigerungsrate (+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 Dynamisierungsrate.
- 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

Entsprechend dem Gutachtervorschlag ist für jede Kostenposition eine spezifische Dynamisierungsrate festzulegen. Zu beachten ist, dass der formale, im künftigen RegG verankerte „sichtbare“ Differenzierungsgrad der Dynamisierung – durch Bezug z.B. auf eine, zwei oder drei verschiedene Teil-Dynamisierungsraten – niedriger sein kann als jener, mit dem eine vorgegebene Dynamisierungsrate im Hintergrund berechnet wird.

In Ausrichtung auf die Vorzugsvariante erachten die Gutachter es für methodisch sinnvoll, insbesondere hochaggregierte Raten wie eine einzige Dynamisierungsrate auf Bundesebene in mehrere Ausgaben- bzw. Kosten-/Erlösblöcke analytisch zu zerlegen, um die Teilraten anschließend wieder zusammenzuführen. Dies verschafft insofern einen Mehrwert, als die **Mengengerüste** präziser erfasst werden können. Die Entwicklung der Preise/Wertgrößen zu antizipieren fällt unter die übliche Prognoseunsicherheit.

5.2.1 Annahmen Einzelkosten

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

Ausgabenblock III (Investitionen)

Investitionen in das Schienennetz, Bahnhöfe oder ÖSPV-Anlagen bilden im Wesentlichen Bau- und Planungskosten ab, die je nach Gewerk in den letzten Jahren zumindest im Schienenbereich überproportional gestiegen sind. Allerdings unterliegen sie auch starken konjunkturellen Schwankungen. Zur Vereinfachung schlagen die Gutachter vor, für den Ausgabenblock III die langfristige allgemeine Teuerungsrate zugrunde zu legen.

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.

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 Fahrgeldeinnahmen aus AnATol eindeutig zu ermitteln sind:

- Zwar liegen die **Fahrgeldeinnahmen** 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 bereits 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 Fahrgeldeinnahmen zum Nettzuschuss 40 zu 60 bzw. der absolute Wert der Fahrgeldeinnahmen 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 Fahrgeldeinnahmen 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
Fahrgeldeinnahmen	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. Solange DB Regio rund drei Viertel des Marktes bestreitet, genügt ein Umsatzanteil der Fahrgeldeinnahmen 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 Gesamtwert übermitteln sollte.

Laut Information des VDV vom 25.11.2013 betragen die Fahrgeldeinnahmen in **Nettoverträgen** - ohne Surrogate - von sieben großen und vier kleineren EVU **2.862 Mio. Euro im Jahr 2012**. Schreibt man diese mit 2,0% "effektiv" fort, belaufen sie sich **2015 auf 3.037 Mio. Euro**.

Laut AnATol werden im Bezugsjahr 2015 in den Brutto(anreiz)verträgen kumulierte Erlöse in Höhe von mehr als 900 Mio. Euro erwartet, so dass die Zwischensumme aller Verträge etwa 3.950 Mio. Euro 2015 beträgt. Eine genaue Ermittlung für das Bestandsjahr 2012 setzte voraus, die Abgrenzungskriterien für den aggregierten Wert aller EVU des VDV mit denen der AnATol-Erfassung der Vertragsart abzugleichen. Da es keine eindeutige definitorische 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 Doppelzahlungen besteht.

Bedenkt man weiterhin, dass bei einigen größeren Vergaben der positive Neufahrzeugeffekt noch zum Tragen kommen wird, die Erlöse tendenziell konservativ angegeben worden sein dürften und viele kleinere EVU in dem Wert des VDV nicht enthalten sind, halten die Gutachter einen Branchenwert zwischen 4.000 bis 4.100 Mio. Euro für schlüssig. Wird dieser ins Verhältnis zur Summe der Nettozuschüsse gemäß AnATol für 2015 in Höhe von 6.121 Mio. Euro gesetzt, kristallisiert sich ein Anteil von rund 40% heraus.

- Weg 3: Ausgewählte Länderwerte

Die dritte Plausibilisierungsoption 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 wenigen verbliebenen Nettoverträgen, zeichnet sich im Durchschnitt der vier Länder ebenfalls das beschriebene 40:60-Bild ab, auch wenn die Einzelwerte erheblich streuen.

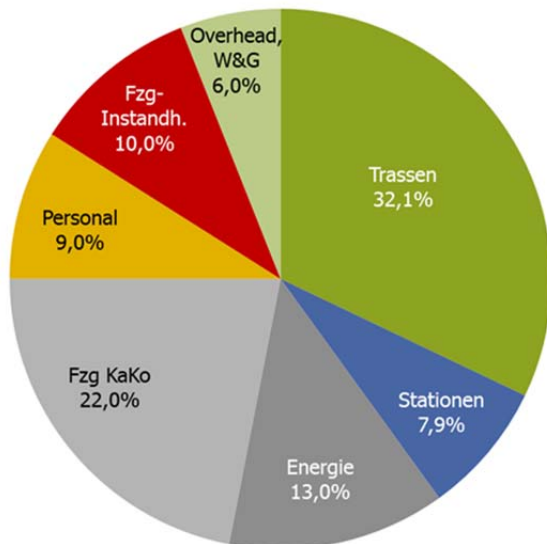
Zwischenfazit Ausgabenblock I

- 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 Leistungsbestellungen liegt 2015 bei 6.121 Mio. Euro.
- 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



Quelle: Eigene Darstellung

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.

Tabelle 35: Interne Leistungsbeziehungen der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften (2013)

DB-konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung in 2013 [in Mio. €]	DB Bahn Fernverkehr	DB Bahn Regio	DB Arriva	Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienstleistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personenbahnhöfe	DB Netze Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	805	2.142	1	433	0	0	-3.385	0	0	4
Nutzung örtlicher Infrastruktur	27	56	0	139	0	1	-225	0	2	0
Stationsnutzung	95	541	0	0	0	0	-6	-630	0	0
Energieverrechnung	346	807	0	372	0	29	165	97	-1.840	24

Quelle: DB AG 2014, Geschäftsbericht DB-Konzern 2013, S. 74.

Demnach entrichtete das Geschäftsfeld DB Bahn Regio 2.142 Mio. Euro für die Nutzung von Trassen im Jahr 2013 an die Schwester DB Netze Fahrweg. Geht man davon aus, dass die konzernexternen EVU mit einem Marktanteil von 26,4% der Zug- bzw. Trassenkm im Durchschnitt in etwa das gleiche spezifische Trassenentgelt zahlten, lag 2013 die Gesamtsumme der vom DB-Konzern vereinnahmten Trassenentgelte aus dem SPNV bei rund 2.910 Mio. Euro. Schreibt man diesen Wert entsprechend dem moderaten Trassenpreis-Szenario (siehe Kapitel 5.2.4) mit 2,8% p.a. bis 2015 fort und ergänzt pauschal die möglichen Mehrbestellungskosten (ca. 100 Mio. Euro), ergeben sich 3.175 Mio. Euro Trassenentgelt an DB Netze Fahrweg im Bezugsjahr. Hinzu kommen Trassennutzungsentgelte, die an NE-Infrastrukturunternehmen zu leisten sind. Geht man von einem Anteil der NE-Trkm an der bundesweiten Betriebsleistung von 7% aus und unterstellt NE-Trassenpreise von etwa 3 Euro je Trkm, sind weitere 100 Mio. Euro hinzuzuzaddieren.

Bezogen auf die Vollkosten von 10.201 Mio. Euro ergeben 3.275 Mio. Euro Trassenentgelte einen Anteil von 32,1%.

■ Stationspreise (7,9%)

Die Herleitung der Stationsentgeltsumme ist analog zu den Trassenentgelten aufgebaut. Hier lag die Gesamtzahlung des Geschäftsfeldes Regio im DB-Konzern an DB Netze Personenbahnhöfe 2013 bei 541 Mio. Euro. Hochgerechnet auf den Gesamtmarkt kann von rund 720 Mio. Euro ausgegangen werden. Dabei ist mit einem 2%igen Abschlag eingerechnet, dass die Stationen von NE-Infrastrukturunternehmen im Mittel ein etwas geringeres Kostenniveau an die Nutzer weitergeben. Fortgeschrieben auf 2015 mit 3,5% p.a. (siehe Kapitel 5.2.4) resultiert ein Bundeswert von 771 Mio. Euro, der im Bezugsjahr voraussichtlich an DB Netze Personenbahnhöfe zu leisten ist. Unter Einrechnung der Stationsentgelte für NE-eigene Bahnhöfe ergibt sich eine Summe von etwa 810 Mio. Euro im Jahr 2015 (= 7,9% der Vollkosten). Dieser Summe ist der einmalige Effekt aus der Neufestlegung des Verkehrsleistungsfaktors i.H.v. voraussichtlich 30 Mio. Euro zu Lasten des SPNV hinzuzurechnen.²⁵

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

²⁵ Die Wertgröße entstammt Angaben der DB Station & Service AG über den aktuellen Verhandlungsstand mit der BNetzA. Einer Mitteilung der BNetzA vom 12.9.2014 zufolge soll die Neufestlegung des Verkehrsleistungsfaktors erst zum Jahresanfang 2016 in Kraft treten. Trotzdem wurde die - insbesondere für die Niveaueinwirkung maßgebliche - Einrechnung bereits für 2015 vorgenommen.

die Summe am bundesweiten Zuschussbedarf 2015 von 6.121 Mio. Euro, springt der Anteil auf zwei Drittel.

Energiekosten (13%)

Die Energiekosten hängen neben dem Bahnstrompreis vor allem vom Energieverbrauch ab, der je nach Fahrzeug und Einsatzprofil stark schwanken kann. Wesentliche Determinanten sind z.B. der Haltestellenabstand, das Fahrverhalten, die Längsneigung der Strecke oder auch die Vorgaben im Fahrplan (Puffer). Zudem ist zwischen Elektro- und Dieseltraktion zu unterscheiden. Während in den ersten Jahren der Regionalisierung der Anteil dieser Kostenart auf 10 bis 11% beziffert wurde, haben die Energiepreissteigerungen den Wert mittlerweile in Richtung 13% angehoben.

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%)

Die Wartungs- und Instandhaltungskosten gewinnen zunehmend an Bedeutung. Ursächlich hierfür ist, dass sich das Flottenalter der Gebrauchtfahrzeuge aus den DB-Altverträgen, aber auch der Neufahrzeuge aus der Anfangszeit des Wettbewerbs in der zweiten Hälfte der typischen Lebensdauer bewegt. Neben der klassischen Fahrzeuginstandhaltung durch das EVU selbst (in eigener Werkstatt) haben sich zuletzt weitere Modelle etabliert bzw. sind auf dem Vormarsch. Hierzu gehört einerseits die Instandhaltung durch Dritte (privater Dienstleister oder Nutzung der Werkstatt eines anderen EVU) und andererseits die Übernahme der Instandhaltungsverantwortung durch den Hersteller, der sie etwa über eine Verfügbarkeitsgarantie der Fahrzeuge wahrnimmt.

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%)

Die Position Overhead und Wagnis/Gewinn deckt die restlichen Kosten und den kalkulatorischen Gewinn ab. Wird der Wettbewerb besonders intensiv ausgetragen, sind auch Werte unterhalb von 5% üblich. Geht der Altbetreiber von einer Alleinstellung aus, wird der Ansatz nicht selten zweistellig. Die Gutachter setzen hier 6% an.

Fahrzeugkapital-/-vorhaltekosten (22%)

Die Fahrzeug- und Werkstattkapitalkosten fassen den Abschreibungsaufwand und die Finanzierungskosten für die „Hardware“ der Fahrzeuge und der Werkstatt zusammen. Je nach Fahrzeugtyp, Kapazitätsklasse, Ausstattung, Finanzierungsbedingungen und Umfang der Herstellergarantien kann dieser Anteilswert in erheblichem Maße variieren.

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

Die Entwicklung der Infrastrukturkosten ist für Länder/AT seit geraumer Zeit problematisch: Die im Vergleich zur jährlichen RegG-Dynamisierung überproportionalen Infrastrukturpreissteigerungen führen dazu, dass die konsumtiven Ausgaben - bei gleichbleibendem Leistungsumfang - stetig steigen. Dieser Effekt wird als **Kaufkraftentwertung** bezeichnet. Daher ist die Entwicklung der Infrastrukturkosten eine elementare Determinante für die Auskömmlichkeit der RegG-Mittel in den Ländern.

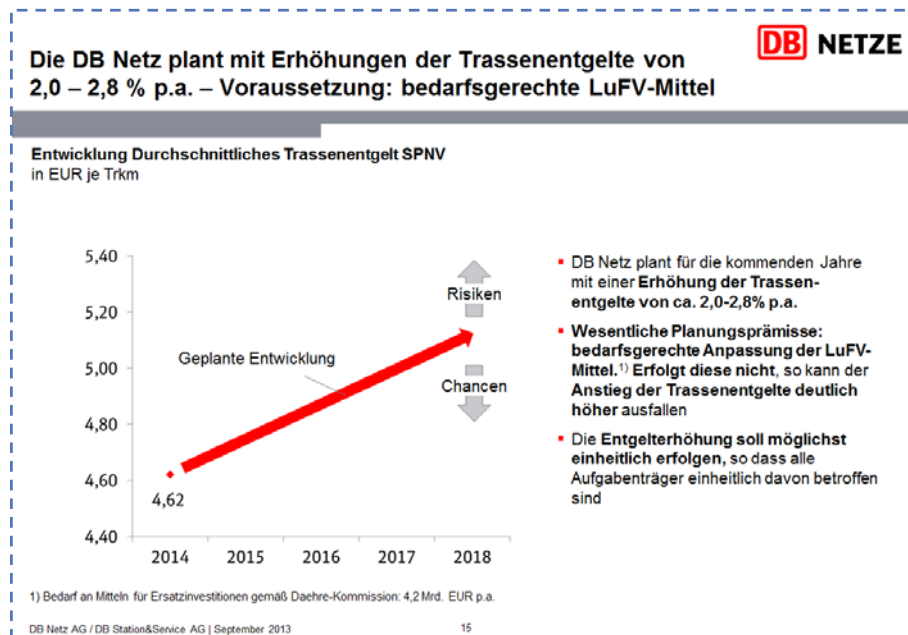
Sowohl für die Trassen- als auch die Stationspreise haben die DB-EIU eine Abschätzung der Preisentwicklung der kommenden Jahre für das Gutachten vorgelegt:

- 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:
 - **Moderates Szenario:** Erhöht der Bund den Plafonds der LuFV II auf 3.700 Mio. Euro, und kommen aus dem Bereich Fahrweg Eigenmittel in Höhe von 500 Mio. Euro hinzu, ist von Preissteigerungsraten zwischen 2,0 und 2,8% p.a. bei den Trassenpreisen im Zeitraum bis 2018 auszugehen (vgl. Abbildung 38).

Zur Berechnung der Dynamisierungsrate wurde sicherheitshalber der obere Wert (2,8%) angesetzt.

²⁶ Beide Szenarien gehen von dem durch die sog. Daehre-Kommission ermittelten Gesamtbedarf für das Bestandsnetz in Höhe von 4.200 Mio. Euro p.a. aus.

Abbildung 38: Entwicklung der Trassenpreise (moderates Trassenpreisszenario)



Quelle: Präsentation von Stefan Schwinn, DB Station & Service AG, beim AK Bahnpolitik am 25.9.2013

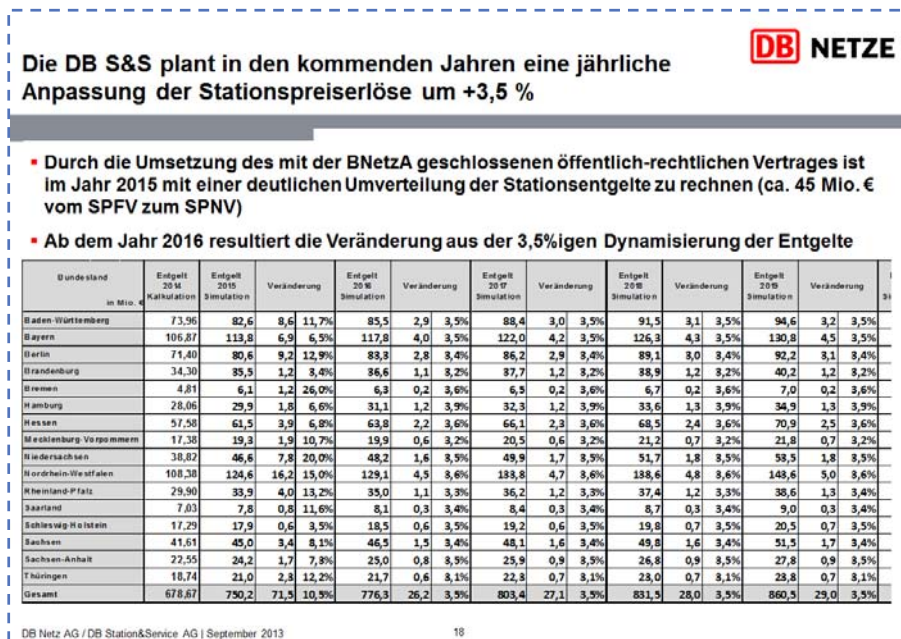
- Stress-Szenario:** Wird der Bundeszuschuss im Mittel lediglich um 625 Mio. Euro auf 3.125 Mio. Euro erhöht, so dass die DB AG ihren Anteil auf 1.075 Mio. Euro aufstocken müsste, würden die Trassenpreise zwischen 2016 und 2018 um durchschnittlich 6,8% p.a. steigen (vgl. Abbildung 39). Auch wenn dieses Szenario eher unwahrscheinlich ist und im Gutachten nicht weiter berücksichtigt wurde, kann es wegen der Ankündigung der DB-Infrastrukturgesellschaften nicht ausgeschlossen werden.

Abbildung 39: Entwicklung der Trassenpreise (Stress-Szenario)

Für das beiliegende Preisszenario haben wir unterstellt, dass – analog der prozentualen Verteilung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen heute – der Anteil der Schiene an den Zusatzinvestitionen rd. 40% betragen wird. Zudem nehmen wir für das Preisszenario an, dass diese Mittel vollständig dem Bestandsnetzerhalt zugutekommen (Vgl. Grundsatz "Erhalt vor Neu- und Ausbau" gemäß Koalitionsvertrag und Grundkonzeption BVWP 2015). In Summe stünden in den Jahren 2015 bis 2018 auf Basis der o. g. Prämissen rd. 2,5 Mrd. EUR zusätzliche Mittel für Ersatzinvestitionen zur Verfügung. Diese Zusatzmittel sind nicht ausreichend, um den in Übereinstimmung mit der Daehre-Kommission ermittelten Zusatzbedarf von 1,2 Mrd. EUR p. a. (unter Beachtung des entsprechenden Hochlaufs) zu decken. Die verbleibende Finanzierungslücke wäre demnach über Nutzerfinanzierung cash-neutral zu refinanzieren. Die erforderliche Preisanpassung hierfür beträgt (inkl. der oben genannten gemittelten Preisanpassung von 2,4% p. a.) in 2016 7,1%, in 2017 6,8% und in 2018 6,5%.

Quelle: Schreiben (Auszug) von Dr. Jörg Sandvoß, DB Netz AG, vom 21.03.2014

- Unabhängig von der Höhe der Bundeszuweisungen in die LuFV plant DB Station & Service AG ab dem Jahr 2016 mit einer jährlichen **Erhöhung der Stationspreise um 3,5%** (vgl. Abbildung 40). Zusätzlich sind die durch die Änderung des Verkehrsleistungsfaktors resultierenden Zusatzbelastungen des SPNV von ca. 30 Mio. Euro zu berücksichtigen, die den Aufsetzpunkt erhöhen.

Abbildung 40: Entwicklung der Stationspreise²⁷


Quelle: Präsentation von Stefan Schwinn, DB Station & Service AG, beim AK Bahnpolitik am 25.9.2013

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

Kostenkomponente	Spezif. Dyn.-rate p.a. in %
Energiekosten	3,5
Personalkosten	2,0
Wartung und Instandhaltung	2,0
Sonstiges (Overhead, Wagnis/Gewinn)	1,5
Fahrzeugkapitalkosten	0,5 / 0,0

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:

- Die allgemeine Verteuerung von **Bahnstrom und Dieselkraftstoff** ist unstrittig; ebenso ist die Prognose konsensfähig, dass Energie in den nächsten 20 Jahren noch teurer werden dürfte. Je nach Wahl des Index und des Einstiegsniveaus fallen die jüngeren Verlaufskurven jedoch unterschiedlich aus bis hin zu zeitweiligen Abwärtstendenzen.

²⁷ Hinweis: Zu diesem Zeitpunkt ging DB Station & Service noch von einer Einmalbelastung des SPNV durch die Umstellung des Verkehrsleistungsfaktors i.H.v. ca. 45 Mio. Euro aus.

denzen, so dass die mittlere Steigerungsrate binnen 15 Jahren schwer abzuschätzen ist. Die Gutachter nehmen 3,5% p.a. an.

- **Fahrzeugkapitalkosten** zeichnen sich dadurch aus, dass sie sprungfix sind. Sind die Fahrzeuge angeschafft, verteilen sich Abschreibung und Finanzierungskosten auf die Nutzungsdauer, d.h. sie sind für diesen Zeitraum konstant, weshalb sie in Verkehrsverträgen auch i.d.R. nicht dynamisiert werden. Gleichwohl unterliegen auch Fahrzeuge langfristig der allgemeinen Preissteigerung, so dass nach 25 oder 30 Jahren Kostenkonstanz bei der nächsten Neuanschaffung von Fahrzeugen erhebliche Sprungkosten für den Besteller eintreten können. Dieser Effekt wird verstärkt, wenn zeitgleich früher gewährte Fördermittel durch konsumtive Ausgaben ersetzt werden müssen.

Da im bundesweiten Maßstab bei einer Grundgesamtheit von mehr als 650 Mio. Zugkm stetig Gebraucht- durch Neufahrzeuge ersetzt werden müssen, lässt sich argumentieren, dass auch diese Kosten dynamisiert werden sollten. Für den Revisionszeitraum bis 2030 ist jedoch in Rechnung zu stellen, dass die schwerpunktartig 2000 bis 2004 angeschafften Fahrzeuge der DB AG in den großen Verkehrsverträgen wie auch die Neufahrzeuge in Wettbewerbsvergaben der letzten zehn Jahre noch einige Zeit nutzbar sind. Um diesen Effekt bzw. das Anrollen der nächsten Neufahrzeugwelle genauer abschätzen zu können, haben die Gutachter sich mit den AT verständigt, im Zuge der Dateneingabe auch den Fahrzeugbestand je Verkehrsvertrag zu erfassen. Aufgrund von unvollständigen, teils widersprüchlichen Daten ergab sich kein kurzfristig verwertbares Mengengerüst zum Bestand und der Altersstruktur der Fahrzeuge im deutschen SPNV. Insofern halten die Gutachter es für angebracht, zweigleisig zu fahren und die zwei Szenarien - „keine Dynamisierung“ sowie „+0,5%“ p.a. - zu rechnen.

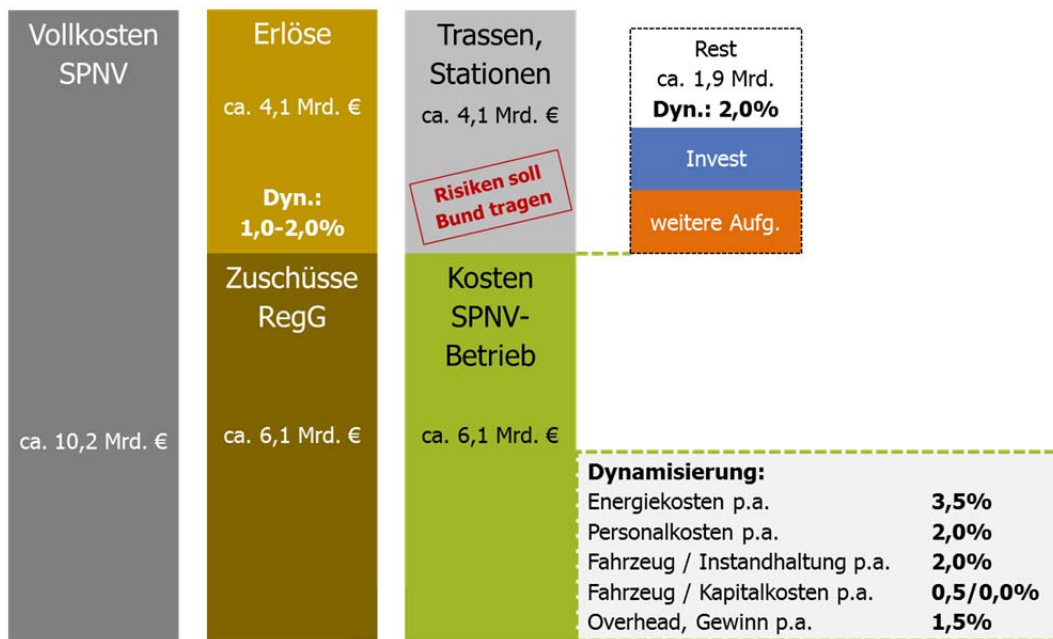
Erlöse

Übrig 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 Tarifergiebigkeit abhängen. Um die Hebelwirkung der Erlössteigerungsrate er-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:

- Das **Marktvolumen** im SPNV beträgt laut Prognose für 2015 gut 10.000 Mio. Euro (im Modell mit 10.201 Mio. Euro angesetzt).
- 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".
- Je nach Bezugsgröße ergeben sich – derzeit – folgende Anteile der Infrastrukturentgelte (ohne Einmaleffekte):
 - 40% in Relation zu den Vollkosten von 10.201 Mio. Euro.
 - 50,6% in Relation zum errechneten RegG-Mittelbedarf von 8.068 Mio. Euro für das Bestandsangebot 2015
 - 66,7% in Relation zum Bestellerentgelt 2015 in Höhe von 6.121 Mio. Euro.

- 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 Restbedarf²⁸)
 - 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)
Eingangsdaten

Vollkosten SPNV [Mio. €]	10.201	
Anteil Nutzerfinanzierung	40%	
Trassen 2015 [Mio. €]	3.275	inkl. NE
Stationen 2015 [Mio. €]	810	inkl. NE
Zuschüsse SPNV 2015 [Mio. €]	6.121	Anteil LB SPNV an RegG-Zuweisungen (Ergebnis AnATol 2015)
Einmaleffekt SP-System 2015 [Mio. €]	30	
Einmaleffekt EEG 2015 [Mio. €]	60	

Ausgabenblock I Kosten	Anteil Vollkosten [%]	Veränderung p.a. [%]	2015 [Mio. Euro]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				(in Mio. Euro)														
Trassen	32,1%	2,8%	3.275	3.367	3.461	3.558	3.657	3.760	3.865	3.973	4.085	4.199	4.317	4.437	4.562	4.689	4.821	4.956
Stationen	7,9%	3,5%	840	869	900	931	964	998	1.033	1.069	1.106	1.145	1.185	1.226	1.269	1.314	1.360	1.407
Energie	13,0%	3,5%	1.386	1.435	1.485	1.537	1.591	1.646	1.704	1.764	1.825	1.889	1.955	2.024	2.095	2.168	2.244	2.322
Fzg KaKo	22,0%	0,0%	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240	2.240
Personal	9,0%	2,0%	918	936	955	974	994	1.014	1.034	1.055	1.076	1.097	1.119	1.142	1.164	1.188	1.211	1.236
Fzg-Instandhaltung	10,0%	2,0%	1.020	1.041	1.061	1.083	1.104	1.126	1.149	1.172	1.195	1.219	1.243	1.268	1.294	1.320	1.346	1.373
Overhead, W&G	6,0%	1,5%	612	621	631	640	650	659	669	679	689	700	710	721	732	743	754	765
Summe	100%		10.291															
Erlöse		Veränderung p.a. [%]	2015 [Mio. Euro]															
Fahrgeldeinnahmen	Gesamtsystem	1,5%	4.080	4.142	4.204	4.267	4.331	4.396	4.462	4.529	4.597	4.665	4.735	4.807	4.879	4.952	5.026	5.101
Ausgabenblöcke III und IV		Veränderung p.a. [%]	2015 [Mio. Euro]															
Investitionen, weitere Aufgaben		2,0%	1.946	1.985	2.025	2.065	2.106	2.149	2.192	2.235	2.280	2.326	2.372	2.420	2.468	2.517	2.568	2.619
RegG-Zuweisung/Bedarf total (Kosten ./ Erlöse)			8.157	8.352	8.553	8.761	8.975	9.196	9.423	9.658	9.900	10.149	10.406	10.671	10.944	11.226	11.517	11.816
RegG-Zuweisung/Bedarf ohne Infrastruktur (Kosten ./ Erlöse)			4.042	4.116	4.192	4.272	4.353	4.438	4.525	4.616	4.709	4.805	4.905	5.007	5.113	5.223	5.336	5.453
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: Dynamisierungsraten bei unterschiedlichen Annahmen zur Dynamisierung der Erlöse und Fahrzeugkapitalkosten

Dynamisierung Fzg-KaKo	Erlösdynamisierung				
	1,00%	1,25%	1,50%	1,75%	2,00%
0,00%	2,46%	2,25%	2,02%	1,77%	1,51%
0,50%	2,66%	2,45%	2,23%	2,00%	1,74%

Quelle: Eigene Berechnungen

Aus Gutachtersicht erscheint das Annahmenpaar "1,5% Erlösdynamisierung" und "0% Fortschreibung der Fahrzeugkapitalkosten" vorzugswürdig.

Hinsichtlich der Erlöse könnte argumentiert werden, dass das Erlörisiko eher in die Sphäre der Besteller als des Bundes falle und über eine angemessene Tarifierungspolitik 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 Erlössteigerungsrate 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 Dynamisierungsrate 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 Entgeltentwicklung, die DB Netz während der Erstellung dieses Gutachtens mitgeteilt hat (siehe Kapitel 5.2.3).²⁹

²⁹ Schreiben von Jörg Sandvoß, DB Netz AG, vom 21.3.2014.

- 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

	Gesamtbedarf Revisionsgutachten		RegG Status quo	
	2015	rechn. Anteil	2014 +1,5%	Quote
BW	984,7	11,58%	773,4	10,44%
BY	1.274,4	14,98%	1.109,8	14,98%
BE	484,7	5,70%	404,5	5,46%
BB	489,4	5,75%	423,0	5,71%
HB	52,8	0,62%	40,7	0,55%
HH	159,3	1,87%	143,0	1,93%
HE	602,9	7,09%	548,9	7,41%
MV	267,5	3,15%	246,0	3,32%
NI	711,7	8,37%	636,4	8,59%
NW	1.386,5	16,30%	1.167,5	15,76%
RP	430,0	5,06%	388,2	5,24%
SL	102,6	1,21%	97,8	1,32%
SN	603,9	7,10%	530,4	7,16%
ST	388,4	4,57%	372,6	5,03%
SH	259,8	3,05%	230,4	3,11%
TH	306,1	3,60%	295,6	3,99%
Σ	8.504,7	100,00%	7.408,2	100,00%

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 hinzugewinnen. 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

Stammdaten
Status Verträge: <ul style="list-style-type: none"> Ist der Status der Verträge noch aktuell?
Bei AT-übergreifenden Verträgen: <ul style="list-style-type: none"> Haben Sie sich bei der Eingabe mit dem/den anderen AT abgestimmt (und wie ging die Abstimmung vonstatten)? Gibt es einen federführenden AT, oder hat jeder seinen Teil eingegeben?
Status Folgevertrag/Konzeption: <ul style="list-style-type: none"> Wie „sicher“ ist hier die Angabe? Wovon hängt sie ab? Auf welcher Grundlage basiert sie?
Verkehrsverbünde: <ul style="list-style-type: none"> Sind die Verbünde je VV angegeben worden?
Vertragsart: <ul style="list-style-type: none"> Verfolgt der AT eine Art „Vertragsphilosophie“ wie „prinzipiell netto“ oder nach Fallgruppen o.ä.? Hat sich diese im Zeitablauf geändert? Gibt es AT-übergreifende Verträge, bei denen der AT eine andere Vertragsart hat als ein oder mehrere beteiligte AT? 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?
Wertschöpfungstiefe: <ul style="list-style-type: none"> Werden bestimmte Teilleistungen (Vertrieb, Marketing, Fahrzeugfin. o.a.) generell oder bei einzelnen VV ausgelagert? Wenn ja: Wurde dafür ein eigener Vertrag angelegt?
Grenzüberschreitende Leistungen: <ul style="list-style-type: none"> Beteiligt sich der ausländische AT an der Finanzierung des inländischen Verkehrs? Zahlt er seinen Teil auf ausländischem Gebiet? Zahlen Sie (anteilig) für die SPNV-Leistung auf ausländischem Gebiet?
Bus: <ul style="list-style-type: none"> Wird diese Leistung aus Mitteln finanziert, die im Transparenznachweis unter „Bestellentgelt SPNV“ gelistet werden? Welche Leistungen verbergen sich dahinter (SEV, Regiobusse o.ä.)?
Fernverkehrsersatzleistungen: <ul style="list-style-type: none"> Welches Kriterium haben Sie hierfür zugrunde gelegt? Handelt es sich um ehemalige IC-/IRE-Leistungen?
Umgang mit Infrastrukturkosten: <ul style="list-style-type: none"> Gibt es eine Philosophie der Risikoallokation? Hat sich diese im Zeitablauf geändert?

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 / Mehrbestellungen:

- 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 Abrechnungsüberhänge 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. im Wege des Budgetmodells?

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 zugkilometrisch 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
- Zuschusshöhe
- Dynamisierungsstruktur
- Anteil der Fahrgeldeinnahmen
- Kalkulationsgenauigkeit der EVU bei Erlösen (insbes. bei Verträgen mit Nettocharakter)
- Einsatz von Fahrzeugfinanzierungsinstrumenten
- Flottenalter von Fahrzeugen (Neu vs. Gebrauchte)?
- Umgang mit Infrastrukturpreisteigerungen

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)

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

³⁰ B = Bruttovertrag; BA = Brutto-Anreiz-Vertrag; N = Nettovertrag; NA = Nettovertrag mit Absicherung

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart ³⁰	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
RE-Netz Südwest 14-31	NVBW	NA	12/14	12/31	0,2
West-Südpfalznetz RP	NVBW	N	12/08	12/23	0,3
S-Bahn Stuttgart, Teck und Schusterbahn	VRS	N	7/13	6/28	9,8
S-Bahn Stuttgart Zusatzverkehre	VRS	B	7/13	12/28	0,7
Summe BW					77,1

Bayern (BY)

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

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

Berlin (BE)

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

Brandenburg (BB)

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

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Elektronetz Nord ST	BA	12/13	12/28	0,0
MDSB I	BA	12/13	12/25	0,4
Summe BB				37,1

Bremen (HB)

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

Hamburg (HH)

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

Hessen (HE)

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

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

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

Mecklenburg-Vorpommern (MV)

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Netz Ostseeküste MV	NA	12/07	12/19	2,7
Teilnetz Warnow (Dieselnetz)	BA	12/11	12/24	1,4
Teilnetz Warnow (Elektronetz)	BA	12/12	12/24	2,5
Netz Stadtbahn II	BA	12/12	12/22	0,6
Netz Nord-Süd BE/BB	BA	12/14	12/26	3,4
Netz Ost-West MV	NA	12/14	12/29	3,4
Netz Westmecklenburg Übergang	NA	12/14	6/17	1,4
Netz Usedom UBB	N	1/03	12/17	1,5
Schmalspurbahn Doberan	BA	12/07	12/27	0,1
Schmalspurbahn Rügen	BA	2/08	6/28	0,1
Schmalspurbahn Bergen-Lauterbach	BA	12/09	12/18	0,1
Summe MV				17,0

Niedersachsen (NI)

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Expresslinie Mittelland ÜV	LNVG	N	12/12	12/15	0,7
Expresslinie Mittelland RE60/70	LNVG	BA	12/15	12/30	0,0
RB Br 'schweig-Hildesheim ÜV 6	LNVG	N	12/12	12/15	0,1
Elektronetz Niedersachsen-Ost	LNVG	BA	12/15	12/25	0,0
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen	LNVG	BA	12/13	12/22	4,0
OWL-Dieselnetz (Los Süd)	LNVG	BA	12/13	12/25	1,2
Elektronetz Nord ST	LNVG	BA	12/13	12/28	0,3
Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)	LNVG	BA	12/14	12/29	1,8
Dieselnetz Südostniedersachsen (Los II)	LNVG	BA	12/14	12/29	0,9
RE Halle-Kassel ÜV 17	LNVG	N	12/12	12/15	0,1
Saale-Thüringen-Südharz	LNVG	B	12/15	12/30	0,0
Dieselnetz Nordthüringen	LNVG	N	12/13	12/25	0,1
RE Göttingen-Erfurt ÜV 18	LNVG	N	12/12	12/18	0,1
Heide-Kreuz RB37/38	LNVG	BA	12/11	12/19	2,1
Hanse-Netz HH/HB/NI	LNVG	BA	12/10	12/18	4,0
Linie Uelzen - Göttingen	LNVG	BA	12/05	12/15	2,2
Linie Uelzen - Göttingen FV	LNVG	BA	12/15	12/31	0,0
Express Cuxhaven - Hamburg	LNVG	BA	12/07	12/17	1,3
RB Rotenburg - Verden ÜV 4	LNVG	N	12/12	12/18	0,2
Regio-S-Bahn HB/NI	LNVG	BA	12/10	12/21	3,1
S-Bahn Hannover	LNVG	BA	12/12	12/20	2,3
S-Bahn Stade (S3)	LNVG	BA	12/07	12/18	0,8
Netz Ost SH	LNVG	N	12/09	12/19	0,2
Weser-Elbe-Netz RB33/34	LNVG	BA	12/11	12/21	1,2
Weser-/Lammetalbahn RB77/79	LNVG	BA	12/11	12/21	1,1
Expresslinie Emsland ÜV	LNVG	N	12/12	12/15	1,7
Expresslinie Emsland RE 15	LNVG	BA	12/15	12/30	0,1
Linie Leer - Groningen	LNVG	N	12/05	12/20	0,3
Nordosthessen-Netz	LNVG	BA	12/06	12/16	0,6
Teilnetz Weser-Ems	LNVG	BA	12/05	12/16	4,3
Teutoburger Wald-Netz	LNVG	BA	12/07	12/17	1,0
Teutoburger Wald-Netz ÜV	LNVG	N	12/12	12/17	0,1
Mehrleistungen LNVG nach 2015	LNVG	BA	12/15	12/50	0,1
S-Bahn Hannover	RH	BA	12/12	12/20	6,0
Expresslinie Mittelland ÜV (RH)	RH	N	12/06	12/15	0,8
Expresslinie Mittelland RE60/70	RH	BA	12/15	12/30	0,0

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

Nordrhein-Westfalen (NW)

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

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

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

Rheinland-Pfalz (RP)

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Kölner Dieselnetz	SPNV Nord	N	12/13	12/33	2,3
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 1)	SPNV Nord	B	12/14	12/30	2,2
Eifel-Westerwald-Sieg-Netz (Los 2)	SPNV Nord	B	12/14	12/30	1,6
Daadetalbahn FV I	SPNV Nord	N	12/14	12/29	0,1
Trier - Metz	SPNV Nord	N	6/08	12/18	0,0
Mittelrheinbahn	SPNV Nord	N	12/08	12/23	1,4
Hunsrücksteilstrecke	SPNV Nord	N	12/09	12/29	0,2
Moseltalbahnhof-RB	SPNV Nord	N	12/09	12/24	2,3
Brohltalbahnhof	SPNV Nord	N	4/10	11/30	0,0
Kasbachtalbahnhof Ausflugsverkehr	SPNV Nord	N	4/10	12/30	0,0
Eifelquerbahn	SPNV Nord	B	5/10	10/30	0,0
Rheingau	SPNV Nord	B	12/10	12/23	1,0
Rhein-Sieg-Express	SPNV Nord	N	12/10	12/25	0,4
DB Rheinachse Nord RB 27, RE 8, RE 6	SPNV Nord	N	12/11	12/19	1,7
Trier - Luxemburg	SPNV Nord	B	12/13	12/29	0,2
Dieselnetz Südwest Los 2	SPNV Nord	NA	12/14	6/37	0,0
RE-Netz Südwest 14-29	SPNV Nord	NA	12/14	12/29	2,2
Saar RB	SPNV Nord	N	12/14	12/18	0,4
Saar-Hunsrück-Express	SPNV Nord	N	5/12	10/30	0,0
Moselweinbahn	SPNV Nord	NA	12/14	12/29	0,2

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
DB Regio Grosser Verkehrsvertrag RP	SPNV Süd	N	12/02	12/18	4,8
DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP - Strasbourg-Neustadt/W	SPNV Süd	N	12/08	12/18	0,0
DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP - Zellertalbahn	SPNV Süd	N	12/08	12/15	0,0
DB Regio Großer Verkehrsvertrag RP - Wieslauterbahn	SPNV Süd	N	5/10	12/18	0,0
S-Bahn Rhein-Neckar	SPNV Süd	N	12/03	12/30	2,6
Mittelrheinbahn	SPNV Süd	N	12/08	12/23	0,9
Stadtbahn Karlsruhe - Wörth	SPNV Süd	N	12/08	12/16	0,1
Stadtbahn Karlsruhe - Wörth - Germers- heim	SPNV Süd	N	12/10	12/23	0,5
Südhessennetz	SPNV Süd	B	12/08	12/18	0,1
West-Südpfalznetz RP	SPNV Süd	N	12/08	12/23	4,6
Dieselnetz Südwest (Los 1)	SPNV Süd	NA	12/15	6/38	0,1
Dieselnetz Südwest (Los 2) FV	SPNV Süd	NA	12/14	6/37	3,9
Dieselnetz Südwest Los 2 (RE F - MZ - KH - SB)	SPNV Süd	NA	12/14	6/37	1,5
Dieselnetz Südwest Los 1 - Zellertalbahn	SPNV Süd	NA	1/15	6/38	0,0
Rhein-Haardt-Bahn	SPNV Süd	N	10/09	10/22	0,5
RE 6-Vertrag	SPNV Süd	N	12/14	12/23	1,6
RE-Netz Südwest 14-29	SPNV Süd	NA	12/14	12/29	2,1
S-Bahn Rhein-Main Netz Kleyer	SPNV Süd	B	12/14	12/36	0,2
Zusatzverkehre RP Großveranstaltungen	SPNV Süd		1/10	12/30	0,0
Summe RP					39,9

Saarland (SL)

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

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
S-Bahn Rhein-Neckar	N	12/15	12/30	0,0
Summe SL				7,8

Sachsen (SN)

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Freiberger Eisenbahn	ZVMS	BA	5/00	12/19	0,3
Dieselnetz Nordwestsachsen (Los B)	ZVMS	N	12/15	12/31	0,0
InterRegio-Nachfolge	ZVMS	N	12/14	6/16	0,7
DB Regio Verkehrsvertrag RNV EGB RB80/81/89/95	ZVMS	N	12/02	12/17	2,4
MDSB I	ZVMS	BA	12/13	12/25	0,5
MDSB Zubringer Gößnitz - Glauchau	ZVMS	N	12/13	12/17	0,1
MDSB I - Flügel S5X	ZVMS	N	12/14	12/25	0,0
CityBahnChemnitz	ZVMS	N	8/04	12/20	1,2
Chemnitzer-Modell-Netz Interim I	ZVMS	N	9/15	12/20	0,1
Schmalspurbahn Cranzahl	ZVMS	N	1/08	12/30	0,1
DB Regio Verkehrsvertrag SN 2006	ZVMS	N	1/10	12/15	0,6
Interimsnetz DB Regio I	ZVMS	N	12/12	6/16	2,4
Interimsnetz DB Regio II	ZVMS	N	12/14	12/16	0,4
Vereinbarung Z-VOE / ZVMS Linie S 3	ZVMS	N	12/10	12/24	0,0
Mitte-Deutschland-Verbindung	ZVMS	N	12/14	12/21	0,2
Leipzig - Chemnitz	ZVNL	N	12/15	12/16	0,0
Dieselnetz Nordwestsachsen (Los B)	ZVNL	BA	12/15	12/25	0,1
DB Regio Großer Verkehrsvertrag SN - Bestandsnetz	ZVNL	N	1/06	12/15	1,6
DB Regio Großer Verkehrsvertrag SN - Interimsnetz	ZVNL	N	1/06	12/15	0,4
Leipzig - Geithain FV II	ZVNL	B	12/13	12/15	0,5
Cottbus - Leipzig	ZVNL	BA	12/09	12/22	0,4
MDSB I	ZVNL	BA	12/13	12/25	6,2
Nahverkehrslinie SN RB118	ZVNL	N	12/13	12/15	0,3
MDSB II	ZVNL	BA	12/15	12/30	0,1
Saxonia	ZVNL	BA	6/11	12/21	0,8
Dieselnetz Ostthüringen	ZVNL	N	6/12	12/24	0,5
Döllnitzbahn Verkehrsleistung	ZVNL	N	1/15	12/19	0,0
Saale-Thüringen-Südharz	ZVNL	BA	12/15	12/30	0,0
Dieselnetz Nordwestsachsen Alt	ZVOE	N	5/01	12/15	0,1

Verkehrsvertrag	AT	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
E-Netz Mittelsachsen (RE3, RB30/45)	ZVOE	N	5/01	6/16	1,1
Schmalspurbahn Freital/Radebeul	ZVOE	N	1/07	12/22	0,2
tschechische RE	ZVOE	N	1/10	12/30	0,0
Dieselnetz VVO FV I	ZVOE	BA	12/14	12/24	1,7
S-Bahn Dresden	ZVOE	N	12/10	12/27	3,1
Saxonia	ZVOE	BA	6/11	12/21	0,8
Elbe-Elster	ZVOE	N	6/13	12/22	1,3
Ostsachsennetz	ZVOE	N	12/14	12/18	0,8
MDSB I	ZVOE	BA	12/13	12/25	0,1
Elbe-Labe-Sprinter / U29	ZVOE	B	12/14	12/19	0,2
Spree-Neiße-Netz	ZVON	N	12/08	12/18	2,1
Schmalspurbahn Oybin	ZVON	N	12/08	12/23	0,1
Dreiländerbahn SN	ZVON	B	12/10	12/20	0,2
Ostsachsennetz	ZVON	B	12/14	12/18	2,1
DB Regio Vertrag ZVV SN	ZVV	N	4/00	6/16	0,4
Vertrag ZVV/DB Regio SN - FV	ZVV	N	12/15	12/30	0,0
Vogtlandnetz	ZVV	N	12/12	12/27	3,2
Linie Zeulenroda - Hof	ZVV	N	6/12	6/22	0,0
DB Regio Ersatzverkehr IRE 1	ZVV	N	12/14	6/16	0,4
Summe SN					37,5

Sachsen-Anhalt (ST)

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
DB Regio Großer Verkehrsvertrag ST	N	1/03	12/15	8,4
Sachsen-Anhalt-Süd	N	1/07	12/18	1,3
Nordharznetz (HEX)	N	12/05	12/17	3,1
Altmark-Börde-Anhalt	N	12/06	12/18	3,1
Klostermansfeld - Wippra	N	12/13	12/18	0,1
RE Halle - Goslar	BA	12/15	12/17	0,0
RB Stendal - Rathenow	BA	12/15	12/18	0,0
Pfefferminzbahn	N	12/15	12/16	0,0
Netz Stadtbahn I	BA	12/11	12/22	1,2
Netz Stadtbahn II	BA	12/11	12/22	0,0
Dieselnetz Ostthüringen	N	6/12	12/24	0,3
Saale-Thüringen-Südharz	BA	12/15	12/30	0,2
MDSB I	BA	12/13	12/25	1,1

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
MDSB II	BA	12/15	12/30	0,2
Elektronetz Nord ST	BA	12/13	12/28	5,6
Netz Nord-Süd BE/BB	BA	12/14	12/26	0,3
RE Halle - Nürnberg		12/15	12/25	0,0
S-Bahn Halle Hbf - Halle-Trotha	BA	12/15	12/30	0,0
Harzer Schmalspurbahnen (HSB-Ländervertrag ST)	N	1/10	12/30	0,8
Linie Dessau - Wörlitz	N	1/10	12/30	0,0
Lutherstadt Wittenberg - Bad Schmiedeberg	N	1/10	12/30	0,1
Rübelandbahn Ausflugsverkehr	N	1/10	1/30	0,0
Sonderverkehre Dritter ST	N	1/10	12/30	0,0
Summe ST				25,7

Schleswig-Holstein (SH)

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

Thüringen (TH)

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

Verkehrsvertrag	Vertragsart	Beginn	Ende	Mio. Zugkm
Saale-Thüringen-Südharz	B	12/15	12/30	0,3
Neigetechnik-Netz TH	N	1/12	12/21	3,5
MDSB Zubringer Gößnitz - Glauchau	N	12/13	12/16	0,0
MDSB I	BA	12/13	12/25	0,6
Linie Erfurt - Landesgrenze (- Magdeburg)	N	1/12	12/18	0,4
Pfefferminzbahn	N	1/12	12/16	0,3
Linie Erfurt - Ilmenau	N	12/13	12/16	0,5
Linie Fröttstädt - Friedrichroda	N	1/12	12/16	0,1
Dieselnetz Südostniedersachsen (Los I)	BA	12/14	12/29	0,2
Elektrisches Netz Franken	N	12/11	12/25	0,7
RE Halle - Nürnberg	N	12/15	12/30	0,0
Harzer Schmalspurbahnen	N	3/03	2/15	0,0
Harzer Schmalspurbahnen	N	3/15	12/30	0,1
Kissinger Stern FV I	N	12/14	12/28	0,1
Linie Zeulenroda - Hof	N	6/12	6/22	0,1
Nordosthessen-Netz	BA	12/06	12/16	0,2
Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn	N	7/01	12/21	0,4
Vogtlandnetz	N	12/12	12/27	0,2
Summe TH				21,4

7.3 Übersicht der geplanten Mehrbestellungen

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
BW	Ausbau Gäubahn	A	2017	-
BW	Ausbau Frankenbahn	A, E	2019	664.356
BW	Breisgau S-Bahn 2020 1. Stufe	A, B, C, G	2019	1.700.000
BW	S-Bahn Rhein-Neckar	A, B, C, D, G	2019	800.000
BW	Elektrifizierung Südbahn	A, B, D, F, G	2023	1.590.000
BW	Stuttgart 21 und NBS Stuttgart-Ulm	A, B, C, D, E, F, G	2023	5.424.944
BW	Elektrifizierung Hochrhein	A	2025	500.000
BY	Vorortverkehre Frankfurt/M	G, kein Infrastrukturausbau notwendig	2016	50.000
BY	Leistungsausweitung Main-Spessart-Express	G, V	2016	300.000
BY	Angebotsausweitung München-Nürnberg	G, V	2017	300.000
BY	Studentakt München-Wasserburg; Kreuzungsbahnhof Steinhöring	B, D, E, G	2017	200.000
BY	Leistungsausweitung Zulauf Aschaffenburg	A, B, D, G	2017	170.000
BY	Leistungsausweitung Linienstern Mühldorf	A, B, G	2017	400.000
BY	Leistungsausweitung Würzburg-Stuttgart	A, D, E, G	2018	100.000
BY	Leistungsausweitung im Regionalbahnverkehr um Nürnberg inkl. Reaktivierung der Hesselbergbahn zwischen Dombühl und Dinkelsbühl	G, Bestellgarantie	2019	650.000
BY	Leistungsausweitung im Einzugsgebiet von Ulm	A, G, kein Infrastrukturausbau notwendig	2019	250.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
BY	Leistungsausweitung S-Bahn Nürnberg	A, B, C, D, F, G	2019	470.000
BY	Überregionaler Flughafen-Express	C, D, G	2020	1.500.000
BY	Anbindung Geretsried an S-Bahn München	A, B, G	2020	300.000
BY	Angebotsausweitung im Zuge der Wiederausschreibung IR 25 Ersatz Nord	G, kein Infrastruktur- ausbau notwendig	2021	700.000
BY	Reaktivierung der Staudenbahn (Strecke Gessertshausen - Langenneuf- nach)	G	2021	580.000
BY	Leistungsausweitung Würzburg-Lauda	A, D, E, G	2021	100.000
BY	Vorortverkehre München-Buchloe	D, E, G	2021	900.000
BY	Bahnknotenkonzept München (2. S-Bahn Stammstrecke)	A, B, C, G	2023	5.500.000
BY	Angebotsausweitung im Zuge der Elektrifizierung Geltendorf-Lindau mit der Ausschreibung E-Netz Allgäu	D, E, G	2022	300.000
BY	Leistungsausweitung im Expressverkehr zwischen Nürnberg, Regensburg und München wegen zu erwartender Nachfragezuwächse	G, kein Infrastruktur- ausbau notwendig	2023	700.000
BY	Bahnknotenkonzept München (Erdinger Ringschluss)	A	2024	500.000
BY	Ostbayernverkehre Umstellung Neigetechnik auf konventionellen Betrieb	G	2024	800.000
BY	Leistungsausweitung im Expressverkehr auf der Relation München- Plattling-Passau	A, E	2024	1.032.500
BY	Leistungsausweitung im Großraum Würzburg	G, kein Infrastruktur- ausbau notwendig	2024	1.575.000
BY	Leistungsausweitung im Expressverkehr zwischen Hof, Bayreuth und Lichtenfels	A, B, D	2024	408.000
BY	Leistungsausweitung im Großraum Regensburg	G	2025	1.458.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
BE	RB 24 Süd*	B, Bau	2016	259.000
BE	Zusätzliche Verkehre nach Polen	F	2016	136.000
BE	Ersatz für Mehrleistungspaket, S21*	C, Bau	2020	1.285.000
BE	Verdichterleistungen Berlin - Stettin	F	2020	85.000
BE	Hauptbahnhof (tief) - Potsdamer Platz	A, C	2025	690.000
BE	Verdichterleistungen nach Zossen*	B	2025	41.000
BE	Anbindung BER, RE9*	B	2025	993.000
BE	Verlängerung RB27 Karow - Gesundbrunnen	E, G	2025	267.000
BE	Taktverdichtung S1 Oranienburg	E	2025	39.000
BE	Taktverdichtung S2 Bernau	E	2025	21.000
BE	Taktverdichtung S25 Tegel	C	2025	421.000
BB	Zusätzliche Verkehre nach Polen	F	2016	716.000
BB	RB 24 Süd* Stufe 1	B	2017	89.000
BB	Verdichterleistung Wittenberge - Perleberg - Neuruppin West	F	2018	181.000
BB	RB 24 Süd* Stufe 2	B	2025	416.000
BB	Verdichterleistungen Angermünde-Stettin	F	2020	257.000
BB	Verdichterleistungen nach Zossen*	B	2025	63.000
BB	Anbindung BER, RE9*	B	2025	993.000
BB	Taktverdichtung S1 Oranienburg	E	2025	132.000
BB	Taktverdichtung S2 Bernau	E	2025	78.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
HB	KBS 125 Taktverdichtung auf der RS2 30'-Takt zwischen Bremen-Hbf und Bremerhaven	G	2018	431.323
HB	KBS 120 Taktverdichtung metronom Regional 30'-Takt zwischen Rotenburg und Bremen-Hbf, Mo - Fr	G	2019	291.907
HB	KBS 127 Taktverdichtung auf der RS1 15'-Takt zwischen Bremen-Blumenthal und Bremen-Vegesack	G	2023	148.000
HB	KBS 380 Taktverdichtung auf der RS 1 30'-Takt zwischen Bremen Hbf. und Verden an Mo-Fr	G	2024	98.623
HH	Verkehrsverbesserungen im Bestandsnetz S-Bahn	G	2019	290.000
HH	Verkehrsverbesserungen Harburg Rathaus - Altona, vsl. durch eine neue Line S 32	G	2021	470.000
HH	Verlängerung der S 21 nach Kaltenkirchen	C, G	2021	60.000
HH	Realisierung S 4 (Ost) (HH - Ahrensburg - Bargteheide - Bad Oldesloe)	A, C, G	2024	680.000
HE	Linie 75 Wiesbaden - Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg Stufe 2	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2016	50.000
HE	Treysa - Verbundgrenze	A	2016	34.000
HE	Dieselnetz Südwest	A, E	2016	109.000
HE	Ausschreibung Odenwaldbahn/Dreieichbahn (einschließlich geändertes Angebotskonzept Dreieichbahn)	kein Infrastrukturausbau notwendig	2016	20.000
HE	Ausschreibung RE 55 und Vorlaufbetrieb zur nordmainischen S-Bahn (RB 55)	kein Infrastrukturausbau notwendig	2017	150.000
HE	Kassel - Warburg	aufgrund von Maßnahmen in NRW	2017	34.700
HE	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	D	2017	64.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
HE	Ausschreibungsprojekt Main Neckar Ried (mit VRN und NVBW)	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2018	250.000
HE	Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 1	kein Infrastrukturausbau notwendig	2018	500.000
HE	Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 2	kein Infrastrukturausbau notwendig	2018	250.000
HE	Angebotsoffensive zur Standardisierung des Bedienungsangebots Stufe 3	kein Infrastrukturausbau notwendig	2018	250.000
HE	Main-Neckar-Ried RE/SE	A, C	2018	176.000
HE	S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	A, C	2018	95.000
HE	Gateway Gardens	D	2019	40.000
HE	Linie 75 Wiesbaden - Mainz - Darmstadt - Aschaffenburg Stufe 3	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2019	150.000
HE	Verbindung zum Flughafen Hahn	A, B, E	2019	200.000
HE	15-Minuten-Takt Kelkheim - Frankfurt-Höchst	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2020	50.000
HE	Hessen-Express Stufe 1	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2020	300.000
HE	Ausbau S 6 (Auswirkungen auf Gallus-Netz) Stufe 1	B, C, D	2020	350.000
HE	Ausbau S6 Stufe 2	B, C, D	2021	70.000
HE	Hessen-Express Stufe 2	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2021	100.000
HE	Verlängerung S 5 bis Usingen	A	2022	100.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
HE	Hessen-Express Stufe 3	Kein Infrastrukturausbau notwendig	2022	100.000
HE	Nordmainische S-Bahn	C	2022	620.000
HE	Regionaltangente West	C	2024	1.800.000
MV	Darßbahn Velgast – Barth – Zingst	A, B	2020	165.000
MV	Durchgehende RE-Verbindung Lübeck - Schwerin (ersetzt heutige RE-Linie Lübeck - Bad Kleinen)	A	2023	116.800
MV	Anbindung Usedom über Karnin (SPNV-Leistungen Ducherow - südwestlich Swinemünde)	A	2025	236.800
NI	Leistungsausweitung Montag - Freitag auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn - Uelzen	G	2016	247.000
NI	Leistungsausweitung am Wochenende auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn - Uelzen	G	2016	140.000
NI	KBS 110 zeitweiser Halbstundentakt Hamburg - Uelzen - Hannover an Fr+Sa+S	G	2016	167.399
NI	KBS 110 Stundentakt der Metropollinie HH-Harburg - Lüneburg (metro-nomRegional) an Sonntagen	G	2016	37.672
NI	KBS 112 Ausweitung des Bedienungszeitraums zwischen Lüneburg und Dannenberg Ost	G	2016	38.946
NI	KBS 121 Cuxhaven - Hamburg Beseitigung einer Taktlücke	G	2016	11.009
NI	KBS 121 Laufwegsverlängerungen in der HVZ S3 Stade - HH-Neugraben - HH Hbf (S)	G	2016	114.509
NI	KBS 123 Buchholz i.d.N. - Soltau (Han) HVZ-Verstärker auch nachmittags	G	2016	34.103
NI	KBS 123 Soltau (Han) - Hannover HVZ-Verstärker	G	2016	73.748

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
NI	Leistungsausweitung am Wochenende Braunschweig - Wolfsburg	G	2016	100.000
NI	KBS 313 Hildesheim - Braunschweig Stundentakt an Sa+S	G	2016	38.691
NI	KBS 355 Holzminden - Kreiensen Stundentakt	G	2016	167.654
NI	KBS 357 Durchbindungen Göttingen - Northeim - Nordhausen	G	2016	113.997
NI	KBS 358 Stundentakt Braunschweig - Herzberg	G	2016	19.104
NI	KBS 370 zusätzliche Verstärker Hannover - Minden	G	2016	17.564
NI	KBS 372 Löhne - Hameln - Hildesheim Stundentakt	G	2016	38.500
NI	KBS 380 Hannover - Nienburg zusätzliche HVZ-Verstärker	G	2023	5.504
NI	KBS 611 Stundentakt Kassel - Göttingen	G	2016	33.280
NI	Reaktivierungsstrecke NN 1	G	2017	347.600
NI	KBS 115 Stundentakt Uelzen - Braunschweig	G	2018	140.218
NI	Ausweitung der Abendbedienung	G	2018	156.000
NI	KBS 125 Taktverdichtung auf der RS 2 30'-Takt zwischen Bremen und Bremerhaven	G	2018	660.038
NI	KBS 360.x S-Bahn Hannover zeitweise Verdichtung einzelner Linien	G	2018	75.600
NI	Reaktivierungsstrecke NN 2	G	2018	347.600
NI	Reaktivierungsstrecke NN 3	G	2019	347.600
NI	KBS 120 Taktverdichtung metronomRegional Rotenburg - Bremen 30'-Takt Mo-Fr	G	2019	430.517
NI	KBS 124 Stundentakt Rotenburg (Wümme) - Verden	G	2020	138.583
NI	Reaktivierungsstrecke NN 4	G	2021	347.600

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
NI	Leistungsausweitung zum Halbstundentakt auf der Strecke Braunschweig - Gifhorn	G	2021	310.000
NI	KBS 392 zusätzliche Bedienung Wilhelmshaven - Oldenburg im Zweistundentakt durch RE durch Flügelung der RE Hannover-Norddeich in Oldenburg	G	2023	344.071
NI	Reaktivierungsstrecke NN 5	G	2023	347.600
NI	Reaktivierungsstrecke NN 6	G	2025	347.600
NI	Leistungsausweitung zum Halbstundentakt auf der Strecke Braunschweig - Wolfsburg	G	2025	250.000
NW	S-Bahn Ausweitung Siegstrecke	D	2016	300.000
NW	Ausbau der Regiobahn Mettmann - Wuppertal	D	2017	550.000
NW	Verknüpfung RE 57 mit RB 55 (nach Reaktivierung Korbach-Frankenberg)	D	2017	42.000
NW	Taktverdichtung Münster - Burgsteinfurt	A	2017	242.000
NW	Anpassung Bedienzeiten / letzte Abfahrten aus den Oberzentren	A	2017	390.000
NW	Rhein-Ruhr-Express - Vorlaufbetrieb	G	2017	1.500.000
NW	Taktverdichtung RB32	A	2019	30.000
NW	RRX-Ergänzungsmaßnahme / Taktverdichtung Hamm - Paderborn (1. Stufe)	A	2019	645.000
NW	RRX-Ergänzungsmaßnahme / Durchbindung Hannover - Bielefeld - Hamm (1. Stufe)	A	2020	412.000
NW	Reaktivierung Niederrhein-Bahn	A	2020	270.000
NW	MRX	G	2020	155.509
NW	Direktverbindungen Recklinghausen - Bochum	A	2020	49.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
NW	Betuwe-Ausbau	D	2020	188.000
NW	RE7 Halbstundentakt Krefeld - Köln	A	2020	515.000
NW	Verlängerung S9 nach Recklinghausen	G	2020	364.000
NW	dritte Leistung Dortmund - GE - OB - Duisburg mit allen Halten	A	2020	775.000
NW	Reaktivierung Münster - Sendenhorst	A	2021	510.000
NW	RB31 Halbstundentakt Moers-Xanten	A	2021	170.000
NW	RRX-Ergänzungsmaßnahme / Durchbindung RE Hannover - Bielefeld - Hamm (2. Stufe)	A	2021	488.000
NW	RRX-Ergänzungsmaßnahme / Aufbau Zulauflinie aus Ostwestfalen (Region Bielefeld, Lage/Lemgo, Detmold)	A	2021	115.000
NW	Ausbau Warendorfer (Strecke Münster-Warendorf-Rheda)	A	2022	193.000
NW	Ausbau der S 11	A	2022	195.000
NW	Verlängerung S1 nach Dortmund-Brüggmannplatz	D	2022	34.000
NW	Ausbau der Eisenbahnstrecke von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel	D	2022	110.000
NW	Ausbau der Erft-S-Bahn (dadurch entfällt RB38)	A	2022	550.000
NW	Taktverdichtung Essen - Münster	A	2025	890.000
RP	Taktverdichtung Mainz - Worms	A, C, D	2017	194.000
RP	Reaktivierung Weststrecke Trier (Ehrang - Igel)	A	2019	200.000
RP	Reaktivierung Hunsrückbahn zur Schienenanbindung des Flughafens Hahn	A, B, E	2019	1.390.000
SL	Betriebsaufnahme Homburg-Zweibrücken	A, C	2020	136.300
SN	Vorgabe ÖPNV-FinVO+E-Netz Mittelsachsen	G	2016	109.573

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
SN	Vorgabe ÖPNV-FinVO+E-Netz Mittelsachsen	G	2016	6.863
SN	RE - Zusatz Görlitz - Dresden	G	2016	56.560
SN	RE - Zusatz Görlitz - Dresden	G	2016	20.910
SN	30-Minuten-Takt der Linie S2 zwischen Leipzig Hbf und Gaschwitz	D	2016	130.000
SN	Taktverdichtung Dresden - Freiberg	G	2017	62.434
SN	Inbetriebnahme E-Netz Mittelsachsen (EMS)	G	2017	210.000
SN	Stundentakt zwischen Leipzig und Erfurt/Jena	G	2018	36.000
SN	S-Bahnausbau Dresden	C,D	2018	928.758
SN	Erweiterung Betriebsprogramm des "Chemnitzer Modells" - Stufe 2 (Ausbau Chemnitz - Thalheim)	C	2020	280.000
SN	RE Dresden - Usti	G	2021	591.335
SN	Inbetriebnahme Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS)	E	2025	70.000
SN	15-Minuten-Takt der Linie S1 zwischen Leipzig Hbf und Leipzig, Miltitzer Allee	D	2025	300.000
ST	Neigetechnikfolgekonzept Halle - Goslar	G	2016	300.000
ST	RX Halle - Jena	F, G	2016	300.000
ST	STS-Netz	F, G	2016	
ST	MDSB II-Netz	G	2016	
ST	Neuvergabe Dieselnetze	G	2019	100.000
SH	Wiederinbetriebnahme Kiel - Schönberger Strand	A, B, D, G, V	2017	370.000
SH	Angebotsausweitungen Netz West	G	2017	800.000

Land	Mehrbestellung	Kriterium/ Kriterien	Geplante IBN (Fahrplanjahr)	Geplante Leistung (Mio. Zugkm p.a.)
SH	2. Ausbaustufe Kiel - Lübeck	A, E, G	2017	225.000
SH	Wiederinbetriebnahme Rendsburg - Fockbek	A, G, V	2018	80.000
SH	Wiederinbetriebnahme Wrist - Kellinghusen	A, G, V	2019	45.000
SH	S-Bahn HH Eidelstedt - Kaltenkirchen	A, C, G, V	2021	150.000
SH	Angebotsausweitungen im Lübecker Raum	G	2022	390.000
SH	Angebotsausweitungen Vogelfluglinie nach Fertigstellung Feste Fehmarn- beltquerung (FBQ)	A, D	2023	750.000
SH	S-Bahn Bad Oldesloe - Hamburg Altona (S4 Ost)	A, C, G	2024	200.000
SH	SRB Kiel	A, C	2024	1.300.000
TH	Verlängerung der Linie Nürnberg - Jena nach Halle	F	2016	145.000
TH	E-Netz Saale-Thüringen-Südharz	F	2016	400.100
TH	Express-Linie Erfurt - Meiningen	F	2017	306.000
TH	E-Netz Saale-Thüringen-Südharz	F	2018	276.900
TH	MDV Ergänzungsverkehr	F	2018	190.000

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:	Dynamisierungsrate (ohne Infrastruktur).....	15
Abbildung 6:	Anteil der Kostenkomponenten an der SPNV-Leistung	16
Abbildung 7:	Betriebs- und Beförderungsleistung SPNV 2002-2012.....	20
Abbildung 8:	Verhältnis Betriebsleistung zu Regionalisierungsmittel (um Trassen- und Stationspreise bereinigt) 2000–2013; Trkm/Euro	22
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 SPNV 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 31:	Entwicklung der Überträge (jeweils zum Jahresende) 2001-2012, in Mio. Euro	101
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 13:	Verkehrsleistung im Zeitraum 2010-2015, in Mio. Zugkm.....	84
Tabelle 14:	Mittelbedarf Ausgabenblock II in Mio. Euro und geplante Mehrbestellungen 2016-2025.....	90
Tabelle 15:	Erfasste Fahrzeuginvestitionen der Länder 2002-2012, in Mio. Euro	98
Tabelle 16:	Nominalwerte der Investitionen nach Bundesländern 2002-2012, in Mio. Euro.....	99
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 „Managementaufwand“, 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 29:	Ausgabeverhalten der Länder im Ausgabenblock IV - mittlere Anteile der Ausgaben an den Zuwendungen 2008-2012	117
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:	Dynamisierungsraten bei unterschiedlichen Annahmen zur Dynamisierung der Erlöse und Fahrzeugkapitalkosten	145
Tabelle 39:	Länderbezogene Schlüsselung des Gesamtmittelbedarfs, in Mio. Euro ..	147

Literaturverzeichnis

Allianz pro Schiene (2010): Stadt, Land, Schiene.

BAG-SPNV (2010): die Finanzierung des SPNV sichern.

BBSR (2012): Kleinräumige Bevölkerungsdynamik in Vergangenheit und Zukunft.

BSL (2013): Marktreport SPNV.

BMVBS (2012): Verkehr in Zahlen 2012/2013.

Daehre-Kommission (2012): Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung".

DB Energie (2007-2014): Preisblätter Bahnstromvollversorgung.

Deutsche Bahn (2011): Die Finanzierung der Eisenbahnen des Bundes.

Deutsche Bahn (2014): Geschäftsbericht 2013.

Deutsche Bahn (div. Jahrgänge): Daten & Fakten.

IFEU: Datenbank Umwelt und Verkehr.

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

Infras et al. (2008): Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz - Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten.

Infras et al. (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland - Aufdatierung 2005.

Mofair et al. (2013): Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014.

SCI Verkehr (2012): Fahrzeugfinanzierung im SPNV.

Statistisches Bundesamt (2014): Daten zur Energiepreisentwicklung.

Statistisches Bundesamt (2014): Preise und Preisindizes für Verkehr.

Statistisches Bundesamt (2014): Verbraucherpreisindex.

Statistisches Bundesamt (2013): Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte.

Statistisches Bundesamt (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060.

Umweltbundesamt (20012): Daten zum Verkehr.

VDB (2007): Einsatz neuer Fahrzeuge und deren Auswirkung auf die Fahrgastzahlenentwicklung im SPNV.

VDV (2010): Investitionen, die sich lohnen.

VDV (2009): Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025.

Verbraucherzentrale Bundesverband (2010): Hintergrund Schienenverkehr.

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AK	Arbeitskreis
AnATol	Analyse- und Auswertungstool
Art.	Artikel
AT	Aufgabenträger
B	Bruttovertrag
BA	Brutto-Anreiz-Vertrag
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV
BB	Brandenburg
BE	Berlin
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (vormals BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
BNetzA	Bundesnetzagentur
BO	Bestellerorganisation
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
d.h.	das heißt
DPT	Deutscher Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren
EBO	Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EPK	Ergänzende Projektkosten
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
e.V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

FME	Freigabe- und Mitwirkungserklärung
Fzg.	Fahrzeug
G	Gramm
GE	Geldeinheiten
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HB	Freie Hansestadt Bremen
HBeglG	Haushaltsbegleitgesetz
HE	Hessen
HH	Freie und Hansestadt Hamburg
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
IBN	Inbetriebnahme
IC/ICE	Intercity/Intercity-Express
i.d.R.	in der Regel
i.H.v.	in Höhe von
inkl.	inklusive
IR/IRE	Interregio/Interregio-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
KaKo	Kapitalkosten
KBS	Kursbuchstrecke
km	Kilometer
l	Liter
LB	Leistungsbestellungen
LK	Lenkungskreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (Schleswig-Holstein)
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
MV	Mecklenburg-Vorpommern
N	Nettovertrag
NA	Nettovertrag mit Absicherung
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NEE	Netzwerk Europäische Eisenbahnen e.V.
NI	Niedersachsen
Nr.	Nummer
NS	Niederländische Staatsbahn

NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
NVR	Nahverkehr Rheinland
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NW (NRW)	Nordrhein-Westfalen
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßen-Personenverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
p.a.	per anno
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RegMittel	Regionalisierungsmittel
RH	Region Hannover
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Rn	Randnummer
RP	Rheinland-Pfalz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SEV	Schienenersatzverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SL	Saarland
SN	Sachsen
SP	Stationspreis
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
SSL	Secure Sockets Layer
ST	Sachsen-Anhalt
TH	Thüringen
TP	Trassenpreis
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u.a.	unter anderem
u.U.	Unter Umständen
uvm.	und vieles mehr
v.a.	vor allem

VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
vgl.	vergleiche
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VE	Vertraulichkeitserklärung
VGS	Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VO	Verordnung
VPN	Virtual Private Network
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VRS	Verband Region Stuttgart
VU	Verkehrsunternehmen
VV	Verkehrsvertrag
VO	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
W&G	Wagnis und Gewinn
z.B.	zum Beispiel
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
z.T.	zum Teil
Zugkm (Zkm)	Zugkilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland