

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

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

1. Anlass und Zielsetzung

Am 9. April 2013 hat die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), unter Beteiligung der Länder Niedersachsen, vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH, und Schleswig-Holstein mit der S-Bahn Hamburg GmbH einen Verkehrsvertrag über die Erbringung der Verkehrsleistung des Hamburger Schnellbahnnetzes geschlossen (Drucksache 20/7548). Das Vergabeverfahren wurde damals durch die FHH, als federführende Aufgabenträgerin, durchgeführt.

Während die zukünftige Leistungserbringung auf der Linie S21 bis nach Kaltenkirchen bereits in den laufenden Verkehrsvertrag aufgenommen wurde, muss die Erbringung der Verkehrsleistung auf der zukünftigen Linie S4 noch vereinbart werden. Mit Fortschreiten und Konkretisierung des Zeitplans des Infrastrukturprojektes zum Bau der Linie S4 haben die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nunmehr zur Integration der Verkehrsleistung eine Ergänzungsvereinbarung mit der S-Bahn Hamburg GmbH verhandelt. Diese soll nun von den Vertragspartnern gezeichnet werden.

2. Vorgehen

2.1 Rahmenbedingungen

Nach gemeinsamer Vorbereitung mit den benachbarten Aufgabenträgern hat die FHH als Fe-

derführerin und Partnerin mit den größten Leistungsanteilen, entsprechend dem einvernehmlichen Beschluss des Lenkungskreises S-Bahnen am 3. September 2020, im Frühjahr 2021 Vertragsverhandlungen mit der S-Bahn Hamburg GmbH bezüglich der betrieblichen Leistung auf der Strecke aufgenommen. Bei der in Rede stehenden Verkehrsvertragsergänzung handelt es sich nicht um eine wesentliche Vertragsänderung nach § 132 Absatz 1 Satz 3 Nr. 3 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), sodass angesichts der komplexen Rahmenbedingungen auf eine wettbewerbliche Vergabe verzichtet wurde. Nach dem formalen Vertragsschluss wird die Vertragsergänzung durch eine EU-Bekanntmachung notifiziert.

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

Die Aufgabenträger hatten entschieden, das Verkehrsangebot zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Bad Oldesloe durch den Bau und barrierefreien Betrieb der S4 signifikant auszuweiten und

zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern dank neuer Haltepunkte entlang der Bestandsstrecke einen Zugang zum Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen.

Damit sollen die Fahrgastzahlen auf der Linie S4 auf knapp 100.000 gesteigert werden, d.h. sie werden perspektivisch mehr als verdoppelt. Hierfür erfolgt ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur, der den Bau von fünf neuen Stationen sowie von zusätzlichen Gleisen entlang der Bestandsinfrastruktur vorsieht. Neben ausschließlich von der Linie S4 genutzten Gleisen, erfolgt auf dem letzten Abschnitt Richtung Bad Oldesloe der Verkehr weiterhin im Mischbetrieb mit Nah- und Fern- sowie Güterverkehr. Die vollständige Inbetriebnahme (IBN) ist bis Ende der 2020er Jahre geplant, eine Teil-Inbetriebnahme auf eigener Infrastruktur bis Rahlstedt soll bereits zwei Jahre vor Abschluss des gesamten Bauprojekts ermöglicht werden.

Die Beschaffung der Fahrzeuge wurde im Rahmen des Verkehrsvertrags „Vergabe der Verkehrsleistung der S-Bahn Hamburg ab Dezember 2018“ aus der dort enthaltenen Bestelloption über die sog. 4. Änderungsvereinbarung (vgl. Drucksache 22/3513) beauftragt und erfolgt durch die S-Bahn Hamburg GmbH. Die Bereitstellung der bis zu 35 erforderlichen Fahrzeuge der Baureihe ET 490 erfolgt bereits ab Mitte 2026 und zwar zunächst für einen vollständigen Betrieb der Linie RB81 und dann für die Linie S4.

2.2 Inhalt der Vertragsergänzung

2.2.1 Beauftragte Verkehrsleistung

Der Vertrag über die Erbringung der Verkehrsleistung der Linie RB81 endet im Dezember 2022. Bis zur Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur für die Teil-Inbetriebnahme der Linie S4 ist daher zunächst die fortgesetzte Bedienung des Abschnitts Hamburg-Hauptbahnhof bis Bad Oldesloe mit der Linie RB81 zu regeln. Während der Bauphasen werden zudem erhebliche betriebliche Einschränkungen mit umfangreichen erforderlichen Ersatzkonzepten erwartet. Auf Grund häufig wechselnder Bauzustände, die zeitlich nicht präzise absehbar sind, ist eine umfassende Flexibilität hinsichtlich des Übergangs von der Linie RB81 zur neuen Linie S4 erforderlich. Dabei müssen die unterschiedlichen Fahrzeugarten (Regionalzüge und Gleichstrom S-Bahn-Fahrzeuge) flexibel, unter Umständen zeitlich überlappend, einsetzbar sein. Im Einzelnen ergeben sich dabei folgende betriebliche Phasen, die im Vertrag entsprechend abgebildet werden:

Phase 1: Betrieb der Linie RB 81 mit gebrauchten Regionalbahnfahrzeugen ab Dezember 2022. Erwartet werden größere Einschränkungen im Verkehrsangebot (durch die Baumaßnahme Berliner Tor im ersten Halbjahr 2023) und zunehmende Einschränkungen durch den Bauablauf zur Erstellung der Infrastruktur der S4; im Regelverkehr besteht aber das Angebot wie vor Dezember 2022. Zum Einsatz kommen Doppelstockfahrzeuge (i.d.R. 6-Wagen-Züge ggü. heute 5-Wagen-Zügen). Hierbei wird gebrauchtes Wagenmaterial aus dem Bestand bzw. dem weiteren Bundesgebiet neu zusammengestellt. Des Weiteren wird zur allgemeinen Stabilisierung künftig eine zeitweise Betriebsreserve in Hamburg vorgehalten. Der Fahrzeugpark im Bereich der Lokomotiven kann ab 2024 verjüngt werden und auch dies erhöht die Einsatzverfügbarkeit. Die Einsatzfähigkeit ist dabei noch über Mitte 2026 hinaus gesichert, falls es zu bau- oder fahrzeugbedingten Anpassungen kommen muss. Die S-Bahn Hamburg als Auftragnehmerin wird diesen Teil der Leistung vollständig durch die DB Regio AG als Subunternehmerin erbringen lassen, so dass ein reibungsloser Übergang nach Beendigung des derzeitigen Verkehrsvertrags gewährleistet wird. Eine ursprünglich geplante Phase 2 hat sich während des Planungsprozesses als nicht mehr erforderlich erwiesen und ist daher im Vertrag nicht mehr abgebildet.

Phase 3: Betrieb der Linie RB81 mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug) ab voraussichtlich Mitte 2026. Erforderlich ist die teilweise (provisorische) Anpassung der Infrastruktur (Einstiegshöhen an Bahnsteigen). Das Verkehrsangebot entspricht dem in Phase 1, es kommt aber zunehmend zu baubedingten Einschränkungen auf Grund des Bauablaufs zur Errichtung der Infrastruktur für die Linie S4 (zeitweise Teil- und Vollsperrungen).

Phase 4: Betrieb der Linie S4 mit S-Bahn-Fahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug) ab voraussichtlich Dezember 2027 und Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Infrastruktur zwischen Hamburg-Hasselbrook und Hamburg-Rahlstedt. Ab dieser Phase erfolgt die Anpassung vom 15/30/60-Minuten-Takt auf einen 10/20/60-Minuten-Takt:

- Ausweitung des Angebots auf S-Bahn-Niveau zwischen Altona – Citytunnel – Hauptbahnhof – Rahlstedt (im Tagesverkehr 10-Minuten-Takt),
- nördlich von Rahlstedt erfolgt die Ausweitung auf einen 20-Minuten-Takt bis Ahrensburg,
- nördlich von Ahrensburg ist ein vergleichbares Angebot im 60-Minuten-Takt wie im Status-quo

beabsichtigt, aber als durchgehende Verbindungen aus dem S-Bahn-Netz (u.a. durch den Citytunnel). Betriebsbedingt kommt es hier übergangsweise zu geringen Mehrleistungen.

Phase 5: Vollbetrieb S4 mit S-Bahnfahrzeugen (als Voll- bzw. Langzug) ab voraussichtlich Dezember 2029 und Inbetriebnahme der weiteren S-Bahn-gerechten Infrastruktur Rahlstedt bis Bad Oldesloe. Dann erfolgt die Ausweitung des Angebots auf einen 10-Minuten-Takt bis Ahrensburg-Gartenholz (in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bzw. einen 20 bis 60-Minuten-Takt bis Bargteheide bzw. Bad Oldesloe.

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

2.2.2 Regelung des Schienenersatzverkehrs

Die während des Bauablaufs erforderlich werden den Schienenersatzverkehre (SEV) sind aus jetziger Sicht in Menge und Umfang schwer kalkulierbar (u.a. liegen noch keine Erkenntnisse aus dem Planfeststellungsverfahren dazu vor, konkrete Erkenntnisse der weiteren Planungs- und Bauabläufe fehlen ebenfalls noch). Daher ist dieser Bereich vertraglich flexibel gehalten, orientiert sich aber an den Vorgaben aus dem laufenden Verkehrsvertrag und sieht u.a. Möglichkeiten zu SEV-Expressverkehren (fahrzeitverkürzende Direktverbindungen) vor.

2.2.3 Qualität, Vertrieb und Sicherheit

Im Laufe der vorstehend beschriebenen Phasen erfolgt eine Transformation vom Regionalverkehrsstandard hin zu den im S-Bahn-Verkehr üblichen Bedingungen. Diese Veränderungen werden gemäß der betrieblichen Durchführung für die Fahrgäste mehr oder weniger spürbar:

- Im Regionalbahnverkehr mit lokbespannten Zügen erfolgt wie heute die Begleitung durch Kundenbetreuerinnen und -betreuer im Nahverkehr (diese müssen auch betriebliche Aufgaben, wie die Unterstützung der Zugabfertigung, wahrnehmen)
- Im Verkehr mit S-Bahn-Fahrzeugen ab voraussichtlich Mitte 2026 erfolgt eine beschleunigte Abfertigung durch das Triebfahrzeugpersonal; ergänzend erfolgt zeitweise eine Begleitung durch Sicherheitspersonal
- Der Vertriebsumfang wird im Wesentlichen fortgeschrieben, der Umfang von Fahrkartenautomaten wird auch bei den neuen Stationen auf mindestens zwei Fahrkartenautomaten je Station und mindestens einen Automat je Zugangsanlage festgelegt

- Die Qualitätsvorgaben entsprechen in Phase 1 und 3 dem jetzigen Niveau, mit neuer S-Bahn-Infrastruktur und Befahrung der S-Bahn-Bestandstrecken kommen dann S-Bahn-spezifische Vorgaben (u.a. Pünktlichkeitsmonitoring) zur Anwendung.

2.2.4 Bestellerentgelte

Die Beauftragung der Verkehrsleistung erfolgt aus den unter Nr. 2.1 dargestellten Gründen als Vertragsergänzung, mit der insbesondere die vorstehend beschriebenen komplexen Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt werden können.

Alle beschriebenen Leistungen werden daher in den Bestandsvertrag S-Bahn Hamburg integriert und mit jahresspezifischen Entgelten abgegolten. Durch die Vertragsergänzung ist eine Kostenorientierung an den im Wettbewerb mit anschließendem Verhandlungsverfahren entstandenen S-Bahn-Bestandsvertrag gegeben. Allerdings sorgen sowohl die o.g. spezifischen Rahmenbedingungen als auch die kurzen Teillaufzeiten für den besonderen Fahrzeugeinsatz für Leistungserschwerungen und können nicht mit den Parametern der bisherigen Verträge bemessen werden. Das Betriebs- und Leistungsniveau muss sowohl auf die provisorischen Bauzustände, als auch auf den Zielzustand eines hochleistungsfähigen S-Bahnverkehrs auf vollausgebauten Gleiskörpern ausgerichtet werden, der vollumfänglich erst im zeitlich gesehen letzten Drittel erreicht werden kann und erst dann verkehrlich und auch nutzer- bzw. einnahmenseitig wieder ein vergleichbares wirtschaftliches Niveau erreicht.

Im Vergleich zu aktuell anfallenden Bestellerentgelten ergeben sich dabei folgende maßgeblichen Abweichungen:

- Infrastrukturkosten:
Über diesen Kostenblock besteht keine Verhandlungsmöglichkeit, da diese Kosten durch die von der Bundesnetzagentur genehmigten Trassen- und Stationsentgelte vorgeschrieben sind und lediglich durchgeleitet werden. In Phase 1 stellen diese etwa 22% und in den späteren Phasen durch die Leistungssteigerungen etwas über 37% der Gesamtkosten dar.
- Fahrzeug/Fahrzeugeinsatz:
In Phase 1 werden Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt, diese sind aber für eine Mindesteinsatzdauer betriebsbereit zu halten; dieser Zeitraum muss auch die möglichen Optionszeiträume umfassen, damit ein Einsatz möglich bleibt. Daher fallen die Grundkosten der Fahrzeugbe-

reitstellung und der notwendigen Investitionen (etwa in Werkstattanlagen) verhältnismäßig höher aus. Im Zuge der Verhandlungen konnte eine Optimierung der Wagenparkzusammensetzung und die Nutzung von Synergien zum Bestandsregionalverkehr in Schleswig-Holstein erreicht werden.

In den weiteren Phasen fallen dann zwar keine Bereitstellungskosten in der Vertragsergänzung an (diese sind Teil der 4. Änderungsvereinbarung), die laufabhängigen Betriebskosten (inkl. Wartung) im S-Bahn-Verkehr sind aber durch die beschleunigungsstärkeren, schwereren deutlich leistungsfähigeren Fahrzeuge jedoch höher als im Regionalbahnverkehr.

Ab Phase 4 kommt es überlagernd zudem zu einer deutlichen Leistungssteigerung mit den entsprechenden Kosten.

– Personal/Verwaltung:

Je nach Phase ändern sich auch die Zusammensetzung und Menge des Personals und damit die Personalkosten. Zusammen mit dem erforderlichen Personalaufbau durch die Leistungszunahme, aber auch den notwendigen Personalwechsel und die notwendige Flexibilität der optionalen Phasendauer, steigen die diesbzgl. Kosten gegenüber einer zeitfesten Kalkulation. Im Bereich der Triebfahrzeugführung kommt erstmals ein Fahrpersonal-spezifischer Personalkostenindex zum Einsatz.

– Einnahmerisiko:

Auch wenn das Bauprojekt für die S4-Infrastruktur bereits begonnen wurde, bestehen hinsichtlich der Fertigstellungszeitpunkte der erforderlichen Abschnitte für die Teil- und Vollinbetriebnahme weiterhin Unsicherheiten. Die während der Bauphase zu erwartenden starken betrieblichen Einschränkungen für das Verkehrsunternehmen sollen durch eine Integration in die Leistungen des späteren Betreibers die Auswirkungen auf die Fahrgäste so weit wie möglich reduziert werden. Trotzdem verbleiben hohe Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der Fahrgelderlöse (Einnahmen, die den Kosten entgegengerechnet werden können). Die notwendige weitgehende Flexibilisierung der unterschiedlichen Betriebsphasen und Übergänge wird den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein nun auf Basis des Verhandlungsergebnisses im Rahmen von diversen Optionen und Zubestellmöglichkeiten eingeräumt. Gleichzeitig sollen die daraus resultierenden betrieblichen und kommerziellen Herausforderungen für den Betrei-

ber berücksichtigt werden, z.B. durch eine Übernahme von bestimmten Risiken durch die Aufgabenträger, wozu die Übernahme der Erlösriskiken zu Beginn des Betriebs (Phase 1) zählt.

In den späteren Phasen werden die Einnahmeregulungen des Bestandsvertrages übernommen, sodass u.a. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger an Nachfragesteigerungen der HVV-Einnahmen gleichermaßen beteiligt sind.

– Weitere Anpassungen:

Bezüglich besonderer Sanktionsregelungen ist eine Anpassung an die tatsächliche Entwicklung der letzten zehn Jahre erfolgt, in der die Zunahme an Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen verursachten außerplanmäßigen Zugausfällen Berücksichtigung findet.

Die vereinbarten Entgelte unterliegen prinzipiell den im laufenden Vertrag vereinbarten spezifizierten Dynamisierungsregelungen.

Die Entgeltzusammensetzung wurde während der gesamten Verhandlungsphase einer Überprüfung der Angemessenheit der Kalkulation unterzogen. Mit der Überprüfung war die KCW GmbH Berlin beauftragt, die aus vielen Vergabeverfahren mit der Preisbildung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs vertraut ist und auch bereits die Vergabe des S-Bahn-Bestandsvertrages mit unterstützt hat.

Diese Prüfung hat dazu geführt, dass diverse Kostenpositionen seitens der S-Bahn Hamburg GmbH im Laufe der Verhandlungen abgesenkt wurden.

Die Bestellerentgelte der Vertragsergänzung (Details in 3.1) stellen in der Gesamtbetrachtung auch nach Auffassung der Gutachterinnen und Gutachter auf Grund der besonderen Rahmenbedingungen der komplexen Transformationsphase eine erwartbar hohe, aber angemessene Kostenbelastung dar.

3. Auswirkungen auf den Haushalt und Finanzierung

3.1 Kostenaufteilung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein

Die Bestellerentgelte für die Verkehrsleistungen (inkl. aller hierfür erforderlichen Teilleistungen wie Vertrieb, Sicherheitsleistungen, Qualität usw.) werden üblicherweise nach dem sog. Budgetmodell aufgeteilt. Die Zuschreibung der Bestellerentgelte als Ergebnis aus Kosten und Einnahmen erfolgt daher wie im Bestandsvertrag nach

einer gewichteten Berechnung unter Beachtung von territorialen verkehrsleistungsbezogenen Aspekten und der länderbezogenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln.

In 2022 beträgt das Bestellerentgelt 184,5 Mio. Euro für den S-Bahn-Bestandsvertrag. Für das Jahr 2022 beträgt der hamburgische Anteil demnach 86,4 % (SH: 6,45 %; NI: 7,13 %). Mit Integration der Verkehrsleistung S4/RB81 in 2023 ändert sich dieser Anteil auf 84,12 % (SH: 9,50 %), NI: 6,38 %).

Da das vorliegende Angebot der S-Bahn Hamburg GmbH bzw. der Deutschen Bahn AG mit einer Preisbindung bis Ende Juni versehen ist, ist zunächst eine Zeichnung durch die FHH vorgesehen, da ansonsten weitere Preissteigerungen nicht ausgeschlossen werden können. Zudem verbleiben bis zur Betriebsaufnahme lediglich noch etwa sechs Monate.

Die konkrete Aufteilung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bzgl. der Vertragsergänzung konnte bisher auch auf Grund der zwischenzeitlich erforderlichen Regierungsneubildung in Schleswig-Holstein noch nicht vereinbart werden, wird aber in einer entsprechenden ergänzenden Ländervereinbarung im Laufe des Jahres noch zu regeln sein.

Dahingehend können im Weiteren zunächst auch nur die Gesamtkosten, d.h. inkl. schleswig-hol-

steinischem Anteil, über die Gesamtkosten aufgeführt werden

3.2 Darstellung Haushaltsbelastung

Ausgehend von dem heutigen Fahrplanniveau, den in Umsetzung befindlichen, absehbaren S-Bahn-Infrastrukturprojekten (S21, S4) und einer Annahme zum steigenden Leistungsvolumen des S-Bahn Angebots im Rahmen der Umsetzung des Hamburg-Takts ergibt sich gemäß dem final ausverhandelten Angebot zur Vertragsergänzung über den o.g. Zeitraum und die beschriebene Leistung nach Abzug unterstellter prognostizierter Einnahmenanteile folgender jahresbezogener Zuschusskostenbetrag.

Das Gesamtvolumen ohne Dynamisierung beträgt ca. 431 Mio. Euro, diesem Volumen sind folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

- Kosten: Betriebskonzept wie vorstehend beschrieben inkl. Mengenansätze für Vertrieb, Sicherheit, Schienenersatzverkehr

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

- abzgl. Einnahmen gemäß vorliegenden Prognosen und Vertragsbedingungen

Haushaltsjahre	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Gesamt
Hamburg und Schleswig-Holstein	Phase 1			Phase 3		Phase 4		Phase 5				
Kosten Vertragsergänzung RB81/S4	29,1	37,0	38,8	44,7	34,1	61,3	61,0	61,3	61,3	61,3	61,3	551,2
Prognose Einnahmen	8,0	8,0	8,0	8,0	7,0	12,0	12,0	15,0	15,0	15,0	15,0	123,0
Nettohaushalts- belastung	23,9 ¹	29,0	30,8	36,7	27,1	49,3	49,0	46,3	46,3	46,3	46,3	431,0
davon Fortschreibung heutige RB81	20,6	20,9	21,3	21,7	22,1	22,5	22,9	23,3	23,7	24,1	24,6	247,7
Rechnerische zusätzliche Gesamthaushalts- belastung	3,3	8,0	9,5	15,1	5,0	26,8	26,1	23,1	22,6	22,2	21,8	183,5
Rechnerische Gesamthaushalts- belastung <small>(mit einer beispielhaften 2%igen Dynamisierung p.a.)</small>	3,5	8,7	10,4	17,0	5,78	31,4	31,2	28,1	28,1	28,2	28,2	220,6

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

Angaben in Mio. Euro; Preisstand 2020 (bis auf letzte Zeile ohne Dynamisierung)

Im Ergebnis steigen durch die Grundkosten inkl. der enthaltenen Fahrzeugkosten und – baubedingt – kaum steigenden Einnahmen in Phase 1 die Belastungen an. Im Jahr 2026 kommen die neuen S-Bahnfahrzeuge und auch durch die Optionsnotwendigkeiten und verstärkte Vorlaufkosten (u.a. Triebfahrzeugführer-Ausbildung, Vorbereitung des Betriebs der Linie S4) entsteht ein Kostenpeak. Im Jahr 2027 fallen Kostenbelastungen der Regionalbahnfahrzeuge weg, bevor ab 2028 spürbare Leistungssteigerungen das Kostenniveau heben und mit konservativ geschätzten Einnahmen die schlussendliche Belastung des Haushalts bestimmen.

Die zusätzlichen Ausgaben für das Haushaltsjahr 2023 und die Folgejahre werden aus Regionali-

sierungsmitteln finanziert und bedarfsgerecht aus der Produktgruppe 301.04 „Zentrale Programme Verkehr und Straßenwesen“ in die Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ im Einzelplan 7.1 übertragen und sind dort bereits schon längere Zeit vorgemerkt.

4. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen,
2. der Vertragsergänzung zur Verkehrsleistung RB81/S4 zu den in der Drucksache dargestellten Rahmenbedingungen zustimmen.