

Fortbestand des kommunalen ÖPNV sichern!

Resolution der Mitgliederversammlung des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages

Die Mitgliederversammlung des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages hat sich in ihrer Sitzung am 24. April 2026 mit der Zukunft der kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr befasst und die folgende Resolution beschlossen:

1. Die Mitgliederversammlung des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages bekennt sich zur Mobilitätswende und betont die Notwendigkeit einer gut ausgebauten kommunalen ÖPNV Infrastruktur sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum als ein wesentliches Element der öffentlichen Daseinsvorsorge und wichtiges Instrument zum Klimaschutz.
2. Die Mitgliederversammlung stellt allerdings mit Bedauern fest, dass die Kreise angesichts der dramatisch gestiegenen Kosten für das ÖPNV-Angebot, zusätzlicher und finanziell nicht ausgeglichener Anforderungen an den ÖPNV (u. a. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz), der Preisentwicklung beim Deutschlandticket und der vom Land beschlossenen Streichung der Dynamisierung der ÖPNV-Mittel nicht mehr in der Lage sein werden, das ÖPNV Angebot auf seinem aktuellen Niveau aufrecht zu erhalten, gestiegene Bedarfe im Klimaschutz zu erfüllen und gleichzeitig eine kostenlose Schülerbeförderung zu gewährleisten.
3. Die Mitgliederversammlung erwartet vom Land, dass es sich erheblich stärker und mit einer der realen Kostenentwicklung entsprechenden Dynamisierung an den Kosten des kommunalen ÖPNV Angebotes beteiligt. Das Einfrieren der ÖPNV Mittel und der damit einhergehende faktische Rückzug aus der ÖPNV Finanzierung müssen ein Ende haben.
4. Die Mitgliederversammlung sieht mit Sorge, dass sich immer mehr Kreise gezwungen sehen, künftig im Rahmen der Schülerbeförderung einen Eigenanteil am Deutschlandticket zu erheben und/oder die Schulträger an den Kosten der Schülerbeförderung zu beteiligen.
5. Die Mitgliederversammlung bekennt sich dazu, dass allen Schülerinnen und Schülern auch in Zukunft ein kostengünstiges Angebot zur Nutzung des ÖPNV sowohl zur Bestreitung des Schulweges als auch für die Wahrnehmung außerschulischer Aktivitäten zur Verfügung stehen muss. Sie sieht das Land in der Pflicht, die dafür erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen.
6. Zusätzliche Anforderungen an den ÖPNV (§ 30 EWKG, Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz) stellen eine enorme Belastung der Kreishaushalte dar. Die Mitgliederversammlung lehnt derartige Vorgaben daher entschieden ab, solange diese nicht mit einer auskömmlichen Gegenfinanzierung einhergehen.

Hintergrund

I.

Als kommunale Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr setzen sich die Kreise seit Jahren mit großem und stetig wachsendem Engagement für den Ausbau des kommunalen ÖPNV als einen zentralen Bestandteil der Mobilitätswende ein. Dem liegt die Überzeugung der Aufgabenträger zugrunde, dass der ÖPNV nicht nur ein wesentliches Element der öffentlichen Daseinsvorsorge darstellt, sondern auch ein wichtiges Instrument gegen den Klimawandel sein kann und muss.

Im Sinne der Mobilitätswende haben die Kreise ihr finanzielles Engagement in den vergangenen Jahren massiv ausgeweitet. Die Ausgaben stiegen von gut 34,2 Mio. EUR im Jahr 2019 auf voraussichtlich 163 Mio. EUR im Jahr 2026. Damit haben sich die von den Kreisen eingesetzten Mittel innerhalb von wenigen Jahren nahezu verfünffacht.

Demgegenüber stiegen die den Kreisen und kreisfreien Städten über die ÖPNV-FinanzierungsVO zur Verfügung gestellten Landes- und Regionalisierungsmittel im selben Zeitraum von 63,6 Mio. EUR (2019) um vergleichsweise geringe rd. 29 % auf 82,2 Mio. EUR (2026).

Die Entwicklung verdeutlicht, dass die Schere bei der strukturellen Finanzierung des kommunalen ÖPNV immer weiter auseinandergeht.

II.

Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren noch weiter verschärfen. Verantwortlich dafür sind neben erheblichen Kostensteigerungen für Personal und Energie insbesondere zusätzliche gesetzliche Anforderungen an den ÖPNV. Exemplarisch zu nennen ist das sog. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz, das die kommunalen ÖPNV Aufgabenträger verpflichtet, einen aufwachsenden Mindestanteil „sauberer“ Busse einzusetzen. Angesichts der erheblichen Mehrkosten für Elektrobusse, eines fehlenden Mehrbelastungsausgleichs (Veranlassungskonnexität!) und einer unbeständigen sowie nicht auskömmlichen Förderkulisse stellt diese Verpflichtung eine dramatische Belastung der Kreishaushalte dar.

Weiter verschärft wird die Lage, wenn im Jahr 2040 die vom Land beschlossene Regelung des § 30 EWKG greift, nach der die ÖPNV Aufgabenträger verpflichtet sind, die für Verkehrsdienstleistungen benötigte Energie zu 100% aus Erneuerbaren Energien zu beziehen. Das Land weigert sich beharrlich, einen Mehrbelastungsausgleich für diese Verpflichtung anzuerkennen.

Im Gegenteil: trotz dieser bekannten Entwicklung hat das Land im Jahr 2023 gegen den erheblichen Widerstand der Kreise beschlossen, die Dynamisierung der Landes- und Regionalisierungsmittel für den ÖPNV ersatzlos zu streichen und sich damit faktisch schrittweise aus der Finanzierung des kommunalen ÖPNV zurückzuziehen. Seither müssen die kreislichen Aufgabenträger jede Kostensteigerung vollständig, also zu 100% aus eigenen Mittel finanzieren.

III.

Parallel haben sich in den vergangenen Jahren die Kosten der Kreise für die Schülerbeförderung ebenfalls dramatisch entwickelt. Im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets haben die Kreise ihre Schülerbeförderung weitgehend dahingehend umgestellt, dass sog. „Listenschüler“, also diejenigen Schülerinnen und Schüler, die nach den jeweiligen Schülerbeförderungssatzungen der Kreise einen Anspruch auf Schülerbeförderung haben, anstelle der bisherigen Schülerfahrkarten (die oftmals nur die Bestreitung des Schulweges erlaubten) nunmehr ein Deutschlandticket erhalten.

Die Ausgabe des Deutschlandtickets bedeutet gegenüber den bisherigen Fahrkarten eine erhebliche Leistungsausweitung für die Ticketinhaber, da das Ticket weder räumlich noch zeitlich begrenzt ist und damit eine bundesweite Nutzung des ÖPNV rund um die Uhr ermöglicht.

Die Ausgabe des Deutschlandtickets an „Listenschüler“ erfolgt regelmäßig ohne Erhebung der in § 114 Schulgesetz vorgesehenen Eigenbeteiligung der Eltern, nachdem diese in den vergangenen Jahren nahezu flächendeckend abgeschafft wurde. Auch auf eine eigentlich vorgesehene Beteiligung der Schulträger haben die Kreise weitgehend verzichtet.

Da die Kreise die Kosten für die Ausgabe der Deutschlandtickets insoweit ganz überwiegend allein finanzieren, haben die von Bund und Ländern beschlossenen Preiserhöhungen für das Deutschlandticket von 49,- Euro über 58,- Euro auf derzeit 63,- Euro zu einem erheblichen Anstieg der Kosten der Kreise für die Schülerbeförderung geführt. Während die Kreise im Jahr 2022 noch 40,37 Mio. Euro für die Schülerbeförderung ausgeben mussten, beliefen sich die Kosten Jahr 2025 bereits auf 72,8 Mio. Euro, was einer Steigerung von gut 80% innerhalb von nur drei Jahren entspricht. Infolge der abermaligen Erhöhung des Ticketpreises zum 01.01.2026 ist für das laufende Jahr ein weiterer erheblicher Anstieg zu erwarten.

IV.

Die Kommunen befinden sich aktuell in der größten Finanzkrise der vergangenen Jahrzehnte. Die Haushalte aller Kommunen dürften für das laufende Gesamtdefizit ein von mehr als 1 Mrd. Euro aufweisen. Allein die Kreise planen mit einem Defizit von über 300 Mio. Euro. Auch für die kommenden Jahre besteht kaum Aussicht auf eine spürbare finanzielle Erholung. Die Kreise sind daher gehalten, ihre Ausgaben und insbesondere freiwilligen Leistungen auf den Prüfstand zu stellen. Vor diesem Hintergrund sehen sich viele Kreise gezwungen, im Rahmen der Schülerbeförderung einen Eigenanteil am Deutschlandticket zu erheben und/oder die Schulträger an den Kosten der Schülerbeförderung zu beteiligen, zumal die Ticketinhaber mit dem Deutschlandticket ein (gegenüber früheren Fahrkarten erheblich ausgeweitetes) Leistungsspektrum erhalten, das weit über den Schulweg hinaus reicht.

Angesichts der finanziellen Situation der Kreise, der dramatisch gestiegenen Kosten für das ÖPNV Angebot, der Preisentwicklung beim Deutschlandticket und insbesondere angesichts des Wegfalls der Dynamisierung der Mittel nach der ÖPNV-FinanzierungsVO infolge einer landespolitischen Entscheidung stellt bereits die Aufrechterhaltung des derzeitigen Angebotes einen erheblichen Kraftakt dar, der ohne zusätzliche Unterstützung des Landes nicht gelingen kann. Das Land wird dringend aufgefordert, sich erheblich stärker und mit einer der realen Kostenentwicklung entsprechenden Dynamisierung an den Kosten des kommunalen ÖPNV Angebotes zu beteiligen. Anderenfalls wird die auch landespolitisch gewollte Mobilitätswende ausbleiben.