

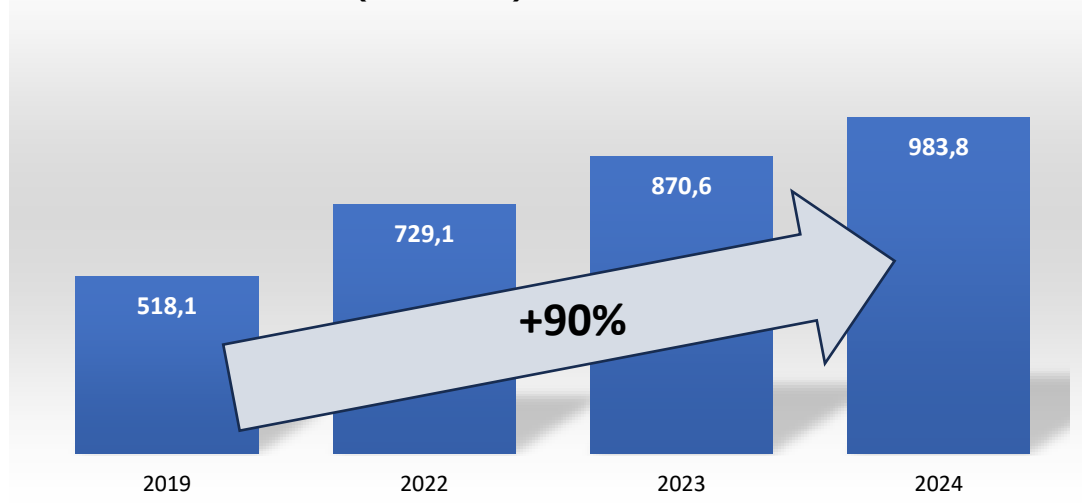
ÖPNV reißt 2023 Finanzierungslücke von 870 Millionen Euro in kommunale Haushalte im Rheinland - Tendenz weiter steigend

Städte und Kreise in der Metropolregion Rheinland (MRR) fordern von der NRW-Landesregierung stärkere finanzielle Unterstützung für den kommunalen ÖPNV

Die Situation zur Finanzierung des kommunalen Öffentlichen Personennahverkehrs mit Bus und Bahn wird bei den Städten und Kreisen in der Metropolregion Rheinland immer angespannter. So stieg die Höhe der Defizitausgleiche für den ÖPNV bei den rheinischen Städten und Kreisen in den vergangenen Jahren dramatisch an. Die 11 kreisfreien Städte und 13 Kreise (inkl. Städteregion Aachen) im Gebiet der Metropolregion Rheinland verzeichneten im Jahr 2019 noch ein kumuliertes Gesamt-Defizit für den kommunalen ÖPNV von rund 518 Mio. EUR. Für 2023 wird sich diese Summe auf Grundlage der unterjährigen Hochrechnungen auf voraussichtlich bereits rund 870,6 Mio. EUR erhöhen, eine Steigerung von rund 68% innerhalb von vier Jahren. Bereits für 2024 werden Rheinland-weit insgesamt 983,8 Mio. EUR veranschlagt, eine Steigerung rund 90% im Vergleich zum letzten Vor-Corona-Jahr 2019.

1

ÖPNV-Defizit in den kommunalen Haushalten im Rheinland in Mio. EUR (kumuliert)



Die Defizitausgleiche für den ÖPNV bewegen sich damit in den letzten Jahren in Höhen, die für einige Städte und Kreise kaum mehr zu stemmen sind. In einigen Städten und Kreisen fallen die Kostensteigerungen für die Bereitstellung des ÖPNV-Angebots besonders drastisch aus: In einer kreisfreien Stadt betrug der kumulierte Fehlbetrag im Jahr 2019 noch 4,1 Mio. EUR, für 2024 plant man dort bereits mit 17,5

¹ Quelle: Eigene Erhebung bei Mitgliedskörperschaften der Metropolregion Rheinland

Mio. EUR - eine Steigerung von 326,8%. In einem Kreis der Metropolregion Rheinland waren es 2019 noch 3,6 Mio., die fehlten, für 2024 werden dort 14,9 Mio. erwartet - eine Steigerung von 313,9%. Im Durchschnitt stieg der Zuschussbedarf zwischen 2019 und 2023 im Rheinland um 98,8%, zwischen 2019 und 2024 gar um 118%.

Diese Zahlen zeigen sehr deutlich, dass die Defizite im kommunalen ÖPNV in jüngster Vergangenheit explodieren und sich die Kostenentwicklungen hier weit jenseits der allgemeinen Inflationsrate bewegen. Die Gründe sind multikausal: Steigende Kosten für Personal, Material, Energie, etc. Verschärfend kommt noch hinzu, dass hier im Wesentlichen lediglich die reinen konsumtiven Betriebskosten für den Erhalt des Status-Quo-Angebots dargestellt sind. Die obenstehenden Zahlen beinhalten demnach nicht die noch darüber hinaus notwendigen und umfassenden Investitionskosten, bspw. für die weitumfängliche Umstellung der Fuhrparke auf alternative Antriebsformen, weitere Verdichtungen des Angebots und Sanierungen bzw. Neubau der notwendigen Infrastrukturen wie Straßen, Bahngleise und Betriebshöfe. Allein für die ÖPNV-Infrastrukturen für U-Bahn, Stadt- und Straßenbahnstrecken geht eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) vom August 2023 von 64 Mrd. EUR aus, die in den kommenden Jahren bundesweit benötigt werden.²

Finanzierungssystematik des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV-Systems stellt sich grundsätzlich auf zwei Säulen dar: Auf der einen Seite die Ticketerlöse durch die tatsächlich ÖPNV-Nutzenden und auf der anderen Seite Zuschüsse durch die öffentliche Hand, wobei sich letztere differenziert darstellen und teils von Gebietskörperschaft zu Gebietskörperschaft anders zusammensetzen. Grundsätzlich sind in Nordrhein-Westfalen kreisfreie Städte und Kreise die Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, welcher vor allem die Bus- und Stadtbahnverkehre abdeckt. Damit sind sie gesetzlich dafür zuständig, diese Leistung für die Bevölkerung bereitzustellen und beauftragen hierfür wiederum in der Regel kommunal-kontrollierte Verkehrsunternehmen. In kreisfreien Städten werden die Defizite der ÖPNV-Sparte häufig in einem Stadtwerkeverbund durch die Gewinne einer anderen Sparte (zumeist Energieversorger) in einem sog. steuerlichen Querverbund ausgeglichen. In Kreisen finanziert sich der ÖPNV zum größten Teil über Umlagen, die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden beigesteuert werden, die diese wiederum aus ihren Steuermitteln finanzieren.

„Dieses Finanzierungssystem für den kommunalen ÖPNV ist mittlerweile an seine Grenzen gestoßen. Die Kostensteigerungen der letzten Jahre sind enorm, gleichzeitig stagnieren die Einnahmen aus Ticketerlösen und auch die Landeszuschüsse wurden in der Vergangenheit nicht signifikant erhöht. In Solingen ist es in diesem Jahr erstmalig notwendig, Haushaltsmittel zum Defizitausgleich heranzuziehen, weil die Querfinanzierung im Stadtwerkeverbund nicht mehr ausgereicht hat. Es muss also dringend etwas passieren.“

Andreas Budde, technischer Beigeordneter (Klingenstein Solingen) und Leiter des Arbeitskreises Verkehr und Infrastruktur in der Metropolregion Rheinland

² <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2023-08-30/verkehrswende-mit-investitionen-in-die-infrastruktur-der-kommunen-vorantreiben>

Auch in der Bundesstadt Bonn reichen die Mittel aus der Querfinanzierung im Stadtwerkeverbund nicht mehr für den Ausgleich des ÖPNV-Defizits aus.

Regionalisierungsmittel kommen kaum bei kommunalen Trägern an

Seit dem Regionalisierungsgesetz aus dem Jahr 1996 liegt die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Bundesländern. Der Bund zahlt den Ländern im Gegenzug sog. Regionalisierungsmittel für die Erbringung der Nahverkehrsleitungen - in Summe rund 14 Mrd. EUR in 2022. In der politisch-öffentlichen Debatte wird sehr häufig suggeriert, dass mit einer Erhöhung / Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch die Defizite im kommunalen ÖPNV abgedeckt werden können, doch dem ist nicht so - allenfalls in sehr geringem Umfang. Lediglich ein Anteil von 1,9% der Regionalisierungsmittel werden für Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV angesetzt. Mehr als 75% des Gesamtaufkommens der Regionalisierungsmittel ist langfristig für die Verkehrsleistungen im SPNV gebunden. Die verbleibenden rd. 20% entfallen auf Management-Aufwand, Investitionen, Tarifmaßnahmen und Sonstiges.

Politische Rahmenbedingungen

Die durch CDU und Grüne geführte NRW-Landesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag im Sommer 2022 darauf verständigt, den ÖPNV im Land bis zum Jahr 2030 um 60% auszubauen. Wörtlich heißt es: „Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. Bis 2030 wollen wir das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 Prozent erhöhen.“³

„Dass die Landesregierung einen solch signifikanten Ausbau des Angebots anstrebt, ist erst einmal sehr begrüßenswert. Es fehlen leider noch konkrete Aussagen und Pläne, wie dieser Ausbau letztendlich gegenfinanziert werden kann und soll. Wenn schon das heutige Angebot für die kommunalen Aufgabenträger noch nicht mal ansatzweise auskömmlich finanzierbar ist, stellt sich die Frage, wie sich dies bei einem Angebotsausbau von 60% erst darstellen soll.“

Landrat Sebastian Schuster (Rhein-Sieg-Kreis), stellv. Vorsitzender der Metropolregion Rheinland

Angebotsrückbau statt -ausbau

De facto lässt sich mancherorts aktuell bereits eine gegensätzliche Entwicklung beobachten. Erste Städte und Kreise im Rheinland sind dabei, ihr kommunales ÖPNV-Angebot teilweise auszudünnen, um Kosten einzusparen bzw. diese nicht noch weiter ansteigen zu lassen. Als ein aktuelles Beispiel dient hier die Stadt Hürth im Rhein-Erft-Kreis, die jüngst aufgrund der zu hohen Kosten die partielle Ausdünnung des Fahrplans für ihr Stadtbus-System beschlossen hat.⁴

Deutschland-Ticket

Das Deutschland-Ticket zu einem Einheitspreis von zunächst 49 Euro wurde zum Mai 2023 als Regelangebot eingeführt. Somit können Menschen in Deutschland erstmals

³ Zukunftsvertrag NRW 2022-2027, Seite 35, abrufbar u.a. über <https://gruene-nrw.de/>

⁴ <https://www.ksta.de/region/rhein-erft/huerth/huerth-stadt-spart-beim-stadtbus-fahrplan-wird-ausgeduennt-635905>

ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket erwerben (ausgenommen vom temporären 9-EUR-Ticket im Sommer 2022), das sich nicht an den Grenzen der zahlreichen Tarif- und Verkehrsverbünde orientiert. Da die vollumfängliche Finanzierung (inkl. Nachschusspflicht) des Angebots zwischen Bund und Ländern zunächst nur bis zum Ende des Jahres 2023 geregelt wurde, verschärft das Deutschland-Ticket die Finanzierungssituation des ÖPNV noch einmal zusätzlich. Damit es nicht zu einem erheblichen Rückschlag bei der Förderung des ÖPNV und zugleich wegen der negativen Signalwirkung zu einem politischen Fiasko kommt, bedarf es sehr bald beim Deutschlandticket einer Finanzierungszusage über die erkennbar bei weitem nicht auskömmlichen Bundes- und Landesmittel von jeweils 1,5 Mrd. für 2024 hinaus, also in Richtung der noch für 2023 eingegangenen Nachschussverpflichtung. Hier ist vor allem der Bund gefordert.

NRW investierte noch 2022 im Vergleich deutlich weniger als andere Länder

Das Land NRW hat pro Kopf noch im Jahr 2022 ein Drittel weniger pro Kopf in seine ÖPNV-Angebote investiert als der Durchschnitt der restlichen Flächen-Bundesländer Deutschlands. 26 Euro pro Kopf setzte NRW für den Nahverkehr ein, im Mittel der Flächen-Bundesländer waren dies 2022 39 Euro. Weniger als NRW investierten nur Niedersachsen (15 EUR / Kopf) und Schleswig-Holstein (22 EUR / Kopf). Hessen als Spitzenreiter unter den Flächenländern wiederum machte 66 Euro pro Kopf für seine Nahverkehrsangebote verfügbar.⁵ Allein diese Zahlen, die aus einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Haushaltsausschuss des Bundestages stammen, belegen den Nachholbedarf diesbezüglich in NRW.

4

Strukturell fördert das Land NRW den ÖPNV in den Städten und Kreisen vor allem über eine ÖPNV-Pauschale, die sog. §11(2)-Mittel nach dem ÖPNV-G NRW. Diese betragen kumuliert 130 Mio. EUR, die nach einem Schlüssel auf alle Städte und Kreise in NRW verteilt werden. Die Summe ist seit Jahren gleich und soll auch für den Haushalt 2024 nicht erhöht werden. Zum Vergleich: Mit diesen 130 Mio. EUR ließe sich nicht einmal das ÖPNV-Defizit allein der Stadt Köln des Jahres 2022 ausgleichen, welches 146 Mio. EUR betrug.

Ausblick und Forderungen der Metropolregion Rheinland

Zusammenfassend fordern die Mitglieder der Metropolregion Rheinland daher die folgenden Maßnahmen:

- 1. Deutlich mehr finanzielle und strukturelle Unterstützung des Landes NRW für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, bspw. durch Erhöhung der o.g. §11(2)-Mittel.**

Dies wohlwissend vor dem Hintergrund, dass das Land wiederum vor allem auch auf entsprechende Unterstützung des Bundes angewiesen ist - gerade bei der dauerhaften Finanzierung des Deutschlandtickets. Dennoch liegt nahe, dass auch das Land NRW für sich genommen als größtes bzw. bevölkerungsreichstes Bundesland noch über Mittel und Wege verfügen sollte, um seine Kreise und Städte dauerhaft stärker bei der Finanzierung des Nahverkehrs zu unterstützen.

⁵ Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility vom 18.07.2023

2. Wirksame Strukturreformen im NRW-Nahverkehr, um die bestehenden Landesmittel für Bus und Bahn effizienter für die eigentliche Leistungserbringung einsetzen zu können.

Auch in Nordrhein-Westfalen ist die Gesamtstruktur des Nahverkehrs zerfasert - wenn auch nicht im gleichen Umfang wie in anderen Bundesländern. Dennoch ist die Zeit gekommen, dass auch in NRW Effizienzpotentiale analysiert und gehoben werden. Hier ist die Landesregierung gefordert, diesen Prozess „von oben“ anzuschieben und Nachdruck zu verleihen.

3. Anpassung des Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) zur Ermöglichung der Einrichtung einer dritten Finanzierungssäule

Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen durch entsprechende Gesetzgebung durch das Land in die Lage versetzt werden, alternative Finanzierungsquellen für den ÖPNV erschließen zu können, um neben den Fahrgeldeinnahmen und den Mitteln der öffentlichen Hand eine dritte Finanzierungssäule zu etablieren. Die in der Metropolregion Rheinland organisierten Industrie- und Handelskammern weisen darauf hin, dass etwaige Kosten einer dritten Finanzierungssäule nicht zu Lasten der ortsansässigen Unternehmen gehen dürfen. Vorschläge hierzu hat auch ein Gutachten der Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) im Dezember 2022 unterbreitet.⁶ In Baden-Württemberg ist eine vergleichbare Maßnahme bereits erfolgt.⁷

„Klar ist: Die Finanzierung des ÖPNV kann nicht weiter wie im bisherigen Umfang von den Städten und Kreisen geschultert werden. Die Landesregierung muss sich an dieser Stelle ehrlich machen: Entweder schafft sie, zusammen mit dem Bund, die Voraussetzungen und passenden Rahmenbedingungen für eine dauerhafte Finanzierung des Nahverkehrsangebots in den Städten und Kreisen - auch für den vorgesehenen Ausbau um 60% bis 2030 - oder aber man muss sich von einer flächendeckenden Verkehrswende, bei der der ÖPNV als Rückgrat dienen soll, früher oder später verabschieden.“

Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller (Landeshauptstadt Düsseldorf), Vorstandsvorsitzender der Metropolregion Rheinland

Ansprechpartner:

Christian Seul
Metropolregion Rheinland e.V.
Tel.: 0221 98 93 17 - 222
Mail: christian.seul@metropolregion-rheinland.de

⁶ <https://www.vrs.de/presse/berichte-und-publikationen/gutachten-zur-finanzierung-des-oePNV-im-vrs>

⁷ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mobilitaetspass-und-mobilitaetsgarantie-gehen-in-naechste-phase/>

Anhang: Metropolregion Rheinland e.V.



Was macht der Metropolregion Rheinland e. V.?

Der MRR e.V. vertritt mit seinen insg. 35 Mitgliedern nach außen die Interessen des Rheinlands - vor allem im politischen Raum - und dient nach innen der besseren Vernetzung der beteiligten Akteure. Inhaltliche Arbeitsschwerpunkte sind die Themen Energie und Transformation, Verkehr und Infrastruktur sowie Profilierung und Identifikation. Die administrative Führung erfolgt von der Geschäftsstelle in Köln-Deutz.

Wer sind die Mitglieder des Metropolregion Rheinland e.V.?

Im MRR e.V. haben sich sämtliche kreisfreie Städte, Kreise, Kammern sowie der Landschaftsverband auf dem Gebiet des nordrhein-westfälischen Rheinlands zusammengeschlossen. Das Gebiet umfasst eine Fläche von rund 40% von NRW und hat knapp 9 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner.