

RAUS AUS DER FINANZIERUNGSKRISE

***Wie wir den öffentlichen Verkehr
zukunftsfest finanzieren können.***





WIE WIR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ZUKUNFTSSICHER FINANZIEREN KÖNNEN.

Der Umweltverbund aus Bus, Rad und einer starken Schiene ist das Rückgrat für das Erreichen unserer Verkehrs- und Klimaziele. Aber nicht nur das – die stärkere Nutzung von Bus, Schiene und Rad ist gesünder, lärmschonender und kann dabei helfen, unsere Städte grüner zu gestalten. Und anstelle von vergeudeter Zeit am Steuer kann die Zeit in der Bahn tatsächlich genutzt werden. Der Bund will die Verkehrsleistung im Schienenverkehr bis 2030 verdoppeln. In Schleswig-Holstein gehen wir mit dem Ziel, 20 - 25 Prozent der Verkehrsleistung durch Züge abzudecken, noch deutlich weiter. Doch der von der bisherige Landesnahverkehrsplan reicht in Schleswig-Holstein nur für neun bis maximal zehn Prozent mehr. Der Unterschied zwischen Realität und Ziel ist also enorm.

Attraktivität erfordert auch Kapazität: Durch wachsendes Interesse an Schleswig-Holstein als Standort für klimaneutrale Industrie müssen wir das gesamte Schienensystem neu denken und anpassen.

Wie viel der Umweltverbund genutzt wird, ist vom Angebot der Bahn abhängig. Die Bedarfe sind da und das Interesse an der Schiene ist größer als je zuvor. Genauso groß ist aber auch der Frust über Unpünktlichkeit, Unzuverlässigkeit, volle Züge, schlechte Infrastruktur und fehlende Verbindungen. Die gute Nachricht ist: Die vielen Probleme im Bahnverkehr sind lösbar.

Mit der aktuellen Situation ist keiner zufrieden und alle sehen den Ausbaubedarf. Jedoch reichen die aktuell zur Verfügung stehenden Mittel für Betrieb und Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht einmal für den Erhalt des heutigen Zustands aus. Dabei bringt jeder Euro, der in den ÖPNV investiert wird, einen volkswirtschaftlichen Nutzen von drei Euro. Öffentlich wird spätestens seit der Debatte um die Fortführung des Neun-Euro-Tickets in regelmäßigen Abständen intensiv darüber diskutiert, woher das Geld für den öffentlichen Verkehr kommen soll. Die Einführung eines steuerfinanzier-

ten Pauschaltickets hat zwar die Finanzierungsgrundlage grundsätzlich verändert, aber auch vorher war unklar, wie es strategisch mit dem Schienenverkehr unter den aktuellen Finanzierungsbedingungen weitergehen soll.

Wie also kommen wir aus der Finanzierungskrise? Wie können wir den öffentlichen Verkehr finanziell zukunftssicher aufstellen?

Ich möchte eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV erreichen. Dafür brauchen wir verschiedene Finanzierungsmodelle, mit denen die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs umfassend und nachhaltig erreicht werden kann. Bund, Länder, Kommunen, Unternehmen und die Menschen müssen für die nötigen Investitionen zusammenarbeiten, um die Qualität sowie die Kapazität des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Dafür setze ich mich ein.

Es erfordert Mut und Zuversicht, eine neue Priorisierung und etwas Kreativität, um den öffentlichen Verkehr langfristig zukunftssicher aufzustellen und so auszubauen, dass er zum Hebel für die Mobilitätswende wird. Ein guter Umweltverbund ist ein Gewinn für alle. Auch für diejenigen, die ihn nicht nutzen: weniger Stress und Stau, weniger Lärm und Abgase durch weniger Autos. Für eine moderne, effiziente und umweltfreundliche Mobilität für alle. Deswegen sind auch bei der Frage der Finanzierung alle Bürger*innen daran zu beteiligen.

Mit kreativen Lösungen und entschlossenem Handeln können wir gemeinsam den öffentlichen Verkehr nicht nur verbessern, sondern auch nachhaltig sichern.



1. Kommunale Einnahmemöglichkeiten

Allen Kommunen sollte es ermöglicht werden, die möglichen Einnahmequellen wie Kfz-Abgaben, Parkgebühren, City-Maut und Gebühren für die Entwicklung von zum Beispiel Gewerbegebieten zu erheben. Damit können sie dann gezielt den Menschen einen verbesserten öffentlichen Verkehr anbieten.

-> Seite 6

2. Tourismustickets

Mit Tourismusabgaben könnten speziell die touristisch geprägten Orte direkt ihren öffentlichen Verkehr verbessern. Damit werden sie doppelt attraktiver: Die Reisenden können vor Ort einfacher mobil sein und freuen sich zudem über mehr Ruhe, weil es durch weniger Autos weniger Lärm, Luftverschmutzung und verstopfte Straßen gibt.

-> Seite 9

3. Finanzierung durch die Wirtschaft

Zuschüsse der Unternehmen für beispielsweise Jobtickets sind schon heute ein wichtiger Finanzierungsbeitrag, den wir durch gute Angebote verstärken sollten. Dadurch werden Unternehmen attraktiver im Wettbewerb um Fachkräfte und tragen gleichzeitig zur nachhaltigen Mobilität bei. Zudem kommt die Kundschaft besser zu ihnen. Dies verdeutlicht, dass auch die Finanzierung des ÖPNV für die Wirtschaft wichtig ist und sie somit eine Schlüsselrolle bei der Finanzierung spielen muss. Dabei können sich Unternehmen auch direkt an Infrastrukturprojekten (Bahnhöfe, Strecken, Terminals) beteiligen, sodass wirtschaftliche und öffentliche Interessen sich gegenseitig unterstützen.

-> Seite 11

4. Umlagefinanzierter öffentlicher Verkehr

Die Umlagefinanzierung bietet eine gerechte Möglichkeit, die Kosten des öffentlichen Verkehrs auf eine breite Basis zu verteilen. Durch Beiträge aller Bürger*innen könnte der ÖPNV ausreichend finanziert und weiter ausgebaut werden. Ein solches Modell erfordert eine sorgfältige Planung und breite Akzeptanz in der Bevölkerung, die wir nur durch ein gutes Verkehrsangebot erreichen können. Innovative Finanzierungsmodelle sind bereits vorhanden, sie müssen nur noch umgesetzt werden.

-> Seite 13

5. Steuergelder

Der nachhaltige Ausbau der Schieneninfrastruktur könnte durch eine Umverteilung der Verkehrshaushaltsmittel erreicht werden. Gelder, die derzeit für den Neubau von Autobahnen vorgesehen sind, würden in den Schienenausbau investiert werden. Damit würde die jahrelange Priorisierung der Straßenfinanzierung gegenüber der Schienenfinanzierung aufgebrochen. Diese Maßnahme würde helfen, die Finanzierung des Schienennetzes zu verbessern und eine umweltfreundlichere Verkehrsinfrastruktur zu fördern.

-> Seite 16

6. Eine Schieneninfrastrukturgesellschaft

Die Übernahme und Eigenverwaltung von Schienenstrecken durch das Land Schleswig-Holstein bietet die Möglichkeit, Trassenpreise selbst zu erheben und direkt in die Infrastruktur zu reinvestieren. Die Gründung von ZUG.SH und möglicherweise GLEIS.SH schafft eine stabile Grundlage für die nachhaltige Finanzierung und den Ausbau des Schienennetzes. Strukturelle Veränderungen im Besitz und Management der Infrastruktur können wesentlich zur Verbesserung des Systems beitragen.

-> Seite 18

1. EINNAHMEMÖGLICHKEITEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR IN KOMMUNEN



Die auskömmliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist nicht nur ein Problem von Land und Bund, sondern betrifft auch die Kommunen in erheblichem Maße. Die finanzielle Lage der Kommunen ist oft noch angespannter als die von Bund und Land. Viele Kommunen stehen vor der Herausforderung, mit bestehenden Mitteln, alle ihnen zugewiesenen Pflichtaufgaben erfüllen zu können. Eine dieser Aufgaben ist die Finanzierung des öffentlichen Verkehrsangebots.

Dabei spielen Busse, insbesondere als Ergänzung zu einem funktionierenden Zugverkehr, eine entscheidende Rolle. Sie gewährleisten die Erreichbarkeit in Städten, aber auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und verbinden kleinere Orte mit größeren Verkehrsknotenpunkten. Doch ohne ausreichende Einnahmemöglichkeiten bleiben viele Busverkehre unterfinanziert, was zu Einschränkungen im Service und in der Qualität führt.

Der öffentliche Verkehr benötigt ausreichend finanzielle Ausstattung. Die Aufrechterhaltung und erst recht die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist in besonderem Maße von Landeszuweisungen und dem politischen Willen in den Kommunen abhängig. Angesichts begrenzter finanzieller Mittel und der wachsenden Bedeutung eines umfassenden öffentlichen Verkehrsnetzes müssen neue und innovative Einnahmemöglichkeiten auf kommunaler Ebene entwickelt werden. Beispielsweise könnten im kommunalen Abgabengesetz eigene Einnahmemöglichkeiten für Kommunen geschaffen werden. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind dabei sehr flexibel.

Das Konzept des Bürger*innentickets auf kommunaler Ebene

Eine vielversprechende Möglichkeit zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf kommunaler Ebene ist das Konzept des Bürger*innentickets. Dabei finanzieren die Kreise und Kommunen einen Teil des öffentlichen Verkehrs durch eine Abgabe aller Bürger*innen. Alle Bürger*innen leisten einen Beitrag und im Gegenzug wird ein besseres Angebot oder eine vergünstigte beziehungsweise kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs erhalten.

Doch warum sollten alle Bürger*innen einen ÖPNV finanzieren, den sie gar nicht alle nutzen? Tatsächlich profitieren nicht nur die Menschen, die Bus, Bahn oder Straßenbahn fahren, von einem gut ausgebauten Netz. Ein gut ausgebauter und viel genutz-

ter öffentlicher Verkehr bedeutet leerere Straßen und freie Parkplätze. Von weniger Staus profitieren alle, die weiterhin aufs Auto angewiesen sind. Ganz nebenbei ziehen alle Nutzen aus geringerer Lärmbelastigung, sauberer Luft und zusätzlichen Raum in der Gemeinde. Diese breite gesellschaftliche Nutznießung eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs rechtfertigt eine finanzielle Beteiligung aller am öffentlichen Verkehr.

Kfz-Abgaben

Die Einführung von Kfz-Abgaben kann zusätzliche Einnahmen generieren. Diese regelmäßige Abgabe von allen Kfz-Besitzer*innen einer Gemeinde deckt Kosten, die auf kommunaler Ebene durch den Autoverkehr entstehen. Gelder z. B. für Straßenarbeiten, Sanierung, Parkplätze und Instandhaltung, Lärmschutz sowie Verkehrsüberwachung könnten, statt wie aktuell über Steuergelder, durch die Abgabe direkt getragen werden. Der Minderbedarf an Steuern wiederum fließt dann in die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebotes. Besonders wirkungsvoll könnte eine gestaffelte Abgabe sein, bei der der Zweitwagen eines Haushalts höher besteuert wird als der Erstwagen. Dasselbe gilt für Wohnmobile, die besonders viel Platz brauchen und unpraktisch für den Alltagsverkehr in der Stadt sind. Auch diese könnten mit einer erhöhten Abgabe versehen werden, um die Motivation zu steigern, diese außerhalb zu parken. Dies würde nicht nur zusätzliche Einnahmen generieren, sondern auch Anreize schaffen den privaten Autoverkehr zu reduzieren.

Parkraumbewirtschaftung und Bewohner*innenparken

Die Bewirtschaftung von öffentlichem Parkraum und die Einführung von höheren Gebühren für Bewohner*innenparken bieten weitere Einnahmequellen. Gerade die Angleichung von Bewohner*innenparkgebühren an den Tarif für eine ÖPNV-Monatskarte sorgt für die stärkere finanzielle Gleichstellung zwischen der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Autos. Für eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist die geltende Rechtslage ausreichend. Wir brauchen dafür keine neue Regelung. Diese Maßnahmen tragen zudem zur Verkehrsberuhigung und zur Reduktion von Parksuchverkehr bei.

-> Fortsetzung: 1. Einnahmemöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr in Kommunen

City-Maut

Eine City-Maut, bei der alle Fahrzeuge, die in die Stadt einfahren, eine Gebühr entrichten müssen, ist eine weitere Möglichkeit. Diese Maßnahme kann unabhängig vom Wohnort der Fahrzeughalter*innen umgesetzt werden und hilft, den innerstädtischen Verkehr zu beruhigen. Zudem kann auf diese Weise einfallender Pendelverkehr stärker reguliert werden, auf den kommunale Maßnahmen sonst wenig Einfluss haben. Die City-Maut muss allerdings auch den flächendeckend funktionierenden Kontrollmechanismus finanzieren, ohne unwirtschaftlich zu werden.

Entwicklungsgebühren

Bestehende oder neu zu errichtende Gewerbe könnten verpflichtet werden, Entwicklungsgebühren zu zahlen, die zweckgebunden für die Verkehrsentwicklung in ihrer Region verwendet werden. Gerade bei neuen Gewerbegebieten muss maßgeblich die Verkehrsraumgestaltung der Zukunft angepasst werden, um eine ÖPNV-Anbindung zu schaffen oder dafür zu sorgen, dass die Logistik klimafreundlich erfolgen kann. Dieser Grundsatz ist auch in den Regionalplänen des Landes verankert. Doch aktuell zahlt für diese Entwicklung der Staat. Mit einer zusätzlichen Einnahme aus neuen Gewerbegebieten könnte die Ausgestaltung eines öffentlichen Verkehrsangebotes oder der Anschluss an ein Güterverkehrsnetz finanziell unterstützt werden.



2. TOURISMUSTICKETS

Der Tourismus stellt einen bedeutenden Wirtschaftszweig in Schleswig-Holstein dar und bietet gleichzeitig Potenzial zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, der wiederum gerade in touristischen Regionen eine hohe Bedeutung genießt. Derzeit können nur Kommunen, die als Erholungsorte klassifiziert sind, Kurabgaben erheben. Diese Abgaben dienen der Finanzierung touristischer Einrichtungen und Services, einschließlich der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs. Die Beschränkung auf wenige Orte schließt jedoch viele touristisch attraktive Orte aus, die ebenfalls von einer zusätzlichen Finanzierung profitieren könnten. Über die Schaffung einer Mobilitätsabgabe für den Tourismus könnte eine gerechtere und umfassendere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in frequentiert bereisten Gebieten erfolgen und so möglicherweise zusätzliche Verkehrsangebote spezifisch für touristische Reiserouten geschaffen werden.

Die erweiterte Kurabgabe im Überblick:

Breite Finanzierung: Mehr Orte können von den Einnahmen aus Tourismusabgaben profitieren, um zu einer stabilen und gerechten Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu gelangen.

Schaffung touristischer Verkehrsangebote:

Die zusätzlichen Mittel können verwendet werden, um speziell auf Tourist*innen zugeschnittene Verkehrsangebote zu subventionieren. Das steigert die Attraktivität der Tourismusregion und reduziert die Verkehrsbelastung für Anwohnende in den touristischen Hochsaisons. Zudem gibt es bereits einige touristische Verkehrsangebote, die regelmäßig steuerfinanziert werden. Ein Beispiel hierfür ist die Angelner Dampfeisenbahn in Kappeln, die nur im Sommer und zu Wochenendzeiten fährt. Das hier investierte Geld könnte wiederum in den regulären ÖPNV investiert werden.

Umsetzung und Nutzung der Einnahmen:

Die Einführung einer Tourismusabgabe für alle touristischen Orte könnte durch eine Gesetzesänderung ermöglicht werden, die es allen betroffenen Kommunen erlaubt, solche Abgaben zu erheben. Die eingenommenen Gelder könnten gezielt zur Unterstützung und Subventionierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden, einschließlich vergünstigter Tickets für Tourist*innen und der Finanzierung spezieller touristischer Verkehrsangebote.

-> Fortsetzung: 2. Tourismusabgabe



Beispiel: Bäderbahn in Ostholstein

Die Bäderbahn könnte durch eine erweiterte Tourismusabgabe im Betrieb finanziell unterstützt werden. Dies würde nicht nur die Betriebskosten decken, sondern auch die Attraktivität der Region erhöhen, indem ein zuverlässiger und kostengünstiger öffentlicher Verkehrsservice angeboten wird.

Vergünstigte Tickets für Tourist*innen:

Ein Teil der Einnahmen könnte dazu verwendet werden, vergünstigte oder kostenlose Tickets für Tourist*innen bereitzustellen. Das würde die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern und gleichzeitig den Verkehrsfluss in touristisch stark frequentierten Gebieten verbessern.



3. FINANZIERUNGEN AUS DER WIRTSCHAFT

Ein weiterer wichtiger Aspekt zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist die Einbindung von Unternehmen.

Jobticket als erster Schritt

Das schleswig-holsteinische Jobticket ist ein positives Beispiel, wie Arbeitgeber*innen zur Finanzierung des ÖPNV beitragen können. Arbeitgeber*innen übernehmen einen Teil der Kosten für das Ticket, was durch staatliche Zuschüsse zusätzlich be-

günstigt wird. Dieses Modell zeigt, dass durch die Beteiligung der Arbeitgeber*innen nicht nur die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert, sondern auch ein Beitrag zur günstigen Mobilität von Mitarbeiter*innen geleistet werden kann.

Die Einbindung von Arbeitgeber*innen in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bietet eine Win-Win-Situation. Arbeitnehmer*innen profitieren von vergünstigten Tickets, der öffentliche Verkehr wird stärker genutzt und Arbeitgeber*innen können ihre Attraktivität im Wettbewerb um Fachkräfte erhöhen. Bei steigendem Fachkräftemangel kann eine Anhebung der Arbeitgeber*innenbeiträge sinnvoll sein.

Umlagefinanziertes Arbeitgeberjobticket

Ein umlagefinanziertes Jobticket kann Unternehmen zusätzlich entlasten: Statt einzelner Verträge für jede Person übernimmt der Arbeitgeber einen einheitlichen, vergünstigten Beitrag für alle Beschäftigten. So sinkt der bürokratische Aufwand, und auch Menschen, die den ÖPNV seltener nutzen, erhalten ein attraktives Angebot. Gleichzeitig entsteht eine verlässliche Finanzierung, von der Betriebe wie öffentlicher Verkehr gleichermaßen profitieren.

Direkte Beteiligung von Unternehmen

Neben der Beteiligung von Arbeitgeber*innen an Tickets gibt es auch Möglichkeiten, Unternehmen direkt an Investitionen und somit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen. Bereits in der Vergangenheit gab es erfolgreiche Beispiele für solche Kooperationen, die zeigen, wie Synergieeffekte zwischen wirtschaftlichen Interessen und öffentlichen Infrastrukturprojekten geschaffen werden können.

Beteiligung von Unternehmen an Infrastrukturprojekten

Die Bahnhöfe Kiel-Hassee-Citti-Park, Lübeck-Dänischburg IKEA und Kaltenkirchen-Dodenhof haben gezeigt, wie Unternehmen sich an Infrastrukturmaßnahmen beteiligen. Wenn diese Projekte Kund*innen akquirieren und Unternehmen dadurch weniger Parkplätze bauen müssen, liegen diese Investitionen in die Schiene in ihrem wirtschaftlichem Interesse.

Potenzial für Güterverkehr

Im größeren Maßstab ist eine solche Beteiligung auch für Neubau- oder Reaktivierungsstrecken denkbar, insbesondere wenn es um die Abwicklung von Güterverkehr geht. Ein interessantes Beispiel wäre die Strecke von Neumünster nach Ascheberg, die für den Güterverkehr aus Skandinavien Richtung Westküste von Bedeutung sein könnte. Zudem werden hohe Trassengebühren durch weitere Wege eingespart. Eine Reaktivierung dieser Strecke könnte durch private Investoren kofinanziert werden,

die ein Interesse daran haben, ihre Güter effizienter zu transportieren.

Finanzierung neuer Güterverladeterminals

Der Aufbau neuer Infrastruktur zur Verladung von Gütern ist teuer und rechnet sich für einzelne Unternehmen nur selten. Bislang fehlt es allerdings an ausreichenden und flächendeckenden Verladeterminals, um die Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene rentabler zu machen. Eine Möglichkeit wäre, Bedarfe von Unternehmen zu bündeln und eine gemeinsame Finanzierung neuer Infrastruktur zu organisieren. Ebenso wäre möglich, über eine Landesinfrastrukturgesellschaft die Organisation und Durchführung zu übernehmen sowie durch Nutzungsbeiträge zu refinanzieren.



Beispielrechnung

Die Investition für einen Schnellladeterminale beträgt circa 30 - 50 Millionen €. Eine Landesgesellschaft muss etwa 30 Jahre rund drei bis fünf Millionen Euro jährlich für Finanzierung, Betrieb und werterhaltende Wartung aufbringen. Diese können je nach Modell entweder durch Investitionszuschüsse der Unternehmen oder durch Ladegebühren realisiert werden. Bei angenommenen Betriebskosten von fünf Millionen Euro jährlich, verteilt auf 250 Betriebstage, würde dies bei einer Ladegebühr von 25 € pro Lkw etwa 800 Lkw pro Tag erfordern. Also 400 ankommende und 400 abfahrende Lkw. Im Jahr 2015 fuhren bereits mehr als 8.000 Lkw täglich auf der A7 an Neumünster vorbei. Insofern wäre das Potential vorhanden. Ein solches Terminal hätte eine realistische und wirtschaftlich sinnvolle Perspektive, eigenwirtschaftlich refinanziert zu werden bzw. zur Finanzierung des Umweltverbundes beizutragen.

LKW-Maut auf Landesstraßen

Eine weitere Möglichkeit, Unternehmen stärker an der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen, ist die Einrichtung einer LKW-Maut auf Landesstraßen. Bislang müssen Beiträge nur für die Nutzung von Autobahnen und einigen Bundesstraßen abgegeben werden. Mit der Erhöhung der LKW-Maut auf Fernstraßen werden aber auch Umwegfahrten z. B. auf Bundes- und Landesstraßen gesteigert. Gerade diese Straßen werden durch Schwerlastverkehr besonders belastet und müssen häufiger saniert werden. Diese Sanierungen erfolgen bislang ausschließlich über reguläre Steuermittel, in Schleswig-Holstein beispielsweise mit 80 - 90 Millionen Euro allein für die Landesstraßen pro Jahr. Diese Gelder könnten durch eine LKW-Maut eingenommen und die Steuermittel für Ausbau und Sanierung der Schieneninfrastruktur genutzt werden.

4. UMLAGE- ODER STEUERFINANZierter ÖFFENTLICHER VERKEHR

In der Diskussion um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird auch immer mal wieder das Modell der pauschalen Finanzierung durch eine Umlage- oder Steuerfinanzierung diskutiert. Dieses Konzept, bei dem die Kosten für den öffentlichen Personennahverkehr durch eine allgemeine Umlage oder Abgabe auf alle Bürger*innen aufgebracht werden, könnte eine gerechte und effiziente Alternative zu bestehenden Finanzierungsmodellen darstellen. Durch solche Finanzierungsmodelle wird der ÖPNV ticketlos, weil hohe Kosten für Vertrieb und Kontrolle wegfallen. Insbesondere auf Bundesebene könnte dieses Modell erhebliche Vereinfachungen bieten. An dieser Stelle möchte ich die Vor- und Nachteile der Umlagefinanzierung im Vergleich zur Steuerfinanzierung betrachten und ein Modell zur Berechnung der Finanzierungskosten des ÖPNV vorstellen.

Konzept der Umlagefinanzierung für den ÖPNV

Das Modell der Umlagefinanzierung sieht vor, dass die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr auf alle Bürger*innen umgelegt werden. Dies kann auf Landes- oder Bundesebene umgesetzt werden. Der Vorteil einer bundesweiten Umlagefinanzierung liegt in der Etablierung eines einheitlichen Systems, das auf allen Ebenen effizienter verwaltet werden könnte.

Vorteile

- Gleichmäßige Verteilung der Kosten: Alle Bürger*innen tragen ihren Teil zur Finanzierung des ÖPNV bei, was die finanzielle Belastung auf eine breite Basis verteilt. Durch einen einheitlichen Preis ist die Umsetzung des Tickets unkompliziert.
- Transparenz und Planbarkeit: Die Umlagefinanzierung bietet eine transparente und planbare Einnahmequelle, die regelmäßig zur Verfügung steht.
- Vermeidung politischer Abhängigkeiten: Die Finanzierung ist nicht so stark von wechselnden politischen Mehrheiten abhängig, da die Mittel durch die Umlage festgelegt sind.

Nachteile

- Unterschiedliche Belastung: Eine pauschale Umlage belastet Haushalte mit weniger Einkommen stärker als Haushalte mit mehr Einkommen.
- Mangelnde Flexibilität: Die Höhe der Umlage könnte nur schwer kurzfristig an Veränderungen im Finanzierungsbedarf angepasst werden.

Berechnungsmodell für die Umlagefinanzierung des ÖPNV

Wir rechnen mal durch: 2024 flossen fast 700 Millionen Euro jährlich an Steuergeldern in den ÖPNV, ergänzt durch etwa 300 Millionen Euro an Fahrgeldeinnahmen.

Wenn wir zur Finanzierung auf alle Schleswig-Holsteiner*innen umlegen, lässt sich folgende Rechnung aufstellen:



Beispielrechnung

Es wird eine jährliche Finanzierung von mindestens einer Milliarde Euro für den ÖPNV angestrebt. Diese Summe legt man auf die Bevölkerung Schleswig-Holsteins um. Das sind derzeit etwa drei Millionen Menschen. So ergibt sich folgende Rechnung im Ist-Szenario sowie in einem Ausbauszenario:

Ist-Szenario

- Steuermittel: 700 Mio. €
- Finanzieller Bedarf zusätzlich zu Steuermitteln bei aktueller Verkehrsleistung*: 300 Mio. €
- Bevölkerung: 2,98 Millionen Menschen
- Umlage pro Kopf: 300 Mio. € / drei Mio. Menschen = ca. 100 € pro Jahr bzw. 8,30 € pro Monat

* wird aktuell über Fahrgasteinnahmen (Einzelfahrkartenverkauf + Anteil Deutschlandticket) eingenommen

Ausbau-Szenario

- Finanzieller Bedarf bei Verdopplung der zur Verfügung stehenden Mittel*
- 1,3 Milliarden Euro
- Bevölkerung: 2,98 Mio. Menschen
 - Umlage pro Kopf: 1 Milliarde Euro / 2,98 Mio. Menschen = ca. 436 € pro Jahr bzw. 36 € pro Monat

* mit einer Verdopplung der Mittel käme man bereits min. auf eine Verdreifachung der Leistung des Zugverkehrs aufgrund der Fixkosten, die sich bei mehr Leistung nicht weiter erhöhen

Vergleicht man dies mit den aktuellen Kosten für das Deutschlandticket, das bei 58 € pro Monat liegt, so müsste ein hoher Anteil der Bevölkerung – etwa 60 Prozent – das Deutschlandticket nutzen, um die Gesamtsumme aus Abgaben und nicht aus Steuern zu finanzieren. Das würde jedoch einen erheblichen Ausbau des Angebots und der Kapazitäten voraussetzen, welche wiederum zusätzlichen Investitionsbedarf mit sich brächten.

Die Umlagefinanzierung des öffentlichen Verkehrs bietet ermöglicht eine langfristig stabile und planbare Finanzierung. Sie könnte besonders auf Bundesebene Vorteile bringen und eine gerechte Verteilung der Kosten sicherstellen. Im Vergleich zur Steu-

erfinanzierung bietet sie eine planbare und konstante Einnahmequelle, während ein steuerfinanziertes Modell sozial gerechter ist und flexibler auf Preisschwankungen reagieren kann. Die Berechnung zeigt, dass eine breite Umlage pro Kopf in Schleswig-Holstein möglich wäre. Dies sollte jedoch mit einem umfangreichen Ausbaus des ÖPNV einhergehen, um ausreichende Kapazitäten für alle Nutzer*innen zu schaffen. Hier kämen die anderweitigen Möglichkeiten zum Einsatz, um die Investitionen in die Schiene deutlich zu erhöhen.

Steuerfinanzierung

Im Gegensatz zur Umlagefinanzierung könnte der ÖPNV auch ausschließlich durch Steuergelder finanziert werden. Durch die Steuerprogression ist diese Option sozial gerechter. Allerdings durch die jährliche Neuaufstellung der Haushalte weniger verlässlich.

Vorteile

- Soziale Gerechtigkeit: Ein direkt durch Steuern finanziertes Ticket greift einkommensabhängiger. Wohlhabende Bürger*innen tragen einen höheren Anteil zur Finanzierung bei. So können die Kosten des ÖPNV gerechter verteilt werden.
- Flexibilität: Steuereinnahmen können je nach Haushaltslage angepasst werden und bieten somit eine flexible Finanzierungsmöglichkeit.

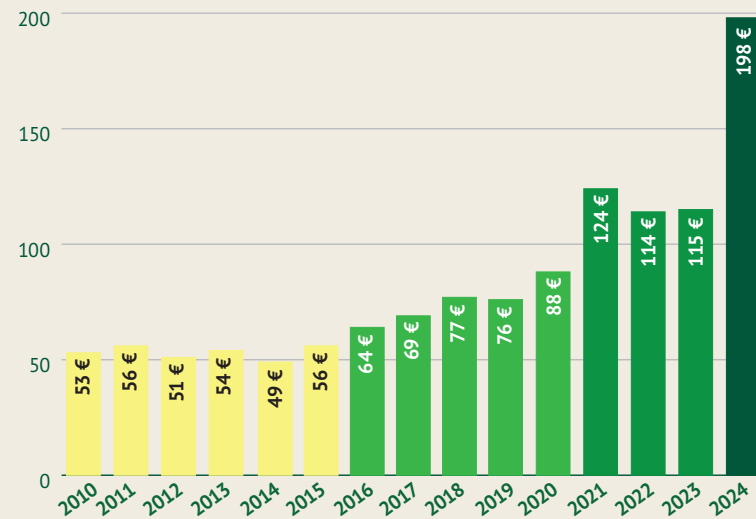
Nachteile

- Keine Zweckbindung: Steuergelder sind nicht zweckgebunden, was bedeutet, dass die Höhe der Mittel für den ÖPNV von den politischen Entscheidungen und Prioritäten im Haushalt der jeweiligen Regierung abhängt.
- Unvorhersehbarkeit: Die Einnahmen aus Steuern können schwanken, was zu Unsicherheiten bei der Planung und Finanzierung des ÖPNV führen kann.

5. STEUERGELDER UMLENKEN: VOM STRASSENBAU ZUM SCHIENENAUSBAU



Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland
Pro-Kopf-Investitionen des Staates auf Bundesebene, in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene | Juli 2025 | Mit Material vom BMV

Ein Blick auf die Grafik verrät, dass die Finanzierung der Schiene sich in den letzten Jahren stark verbessert hat. Während der Schiene lange Zeit geringere Mittel als der Straße zur Verfügung standen, hat sich diese Situation in den letzten Jahren deutlich gewendet. Doch selbst durch die im Jahr 2024 deutlich erhöhten Mittel, ist Deutschland im europaweiten Vergleich nur im Mittelfeld anzusiedeln.

Die Mittel für den Bau neuer Fernstraßen steigen ebenfalls kontinuierlich an. Der nach Schleswig-Holstein fließende Anteil an Geldern aus dem Bundeshaushalt für Straßenbau und Schienenausbau zeigt nochmal ein anderes Bild: Allein der Anteil Schleswig-Holsteins für den Neubau der A20 wird auf etwa fünf Milliarden Euro geschätzt. Hinzu kommen Gelder für den Ausbau der A21, der A23, der B5, der A25 und die Erweiterung der A7 auf sechs Spuren bei Flensburg. Als Schienenneubauprojekte stehen dem eigentlich nur der Neubau der Hinterlandanbindung für die Fehmarnbelt-

querung und die Ausbaumaßnahmen des dritten und vierten Gleises in Pinneberg an.

Diese Ungleichverteilung verhindert eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Das legt auch das OdeS-Gutachten dar, welches konstatiert, dass die bisher geplanten Schienenausbaumaßnahmen durch die zahlreichen Fernstraßenausbaumaßnahmen in Schleswig-Holstein keine Fahrzeitgewinne mehr aufweisen. Dadurch kann nicht mit einer Verlagerung von Verkehren auf die Schiene gerechnet werden.

In Schleswig-Holstein hat sich der Anteil an Geldern für den öffentlichen Verkehr zuletzt erheblich gesteigert. Doch mit Blick auf die letzten 20 Jahre Unterfinanzierung ist eine deutliche und langfristige Umkehr mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr und die Schiene notwendig. Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs besteht also darin, mehr Steuergelder vom Straßenneubau zum Schienenausbau umzuleiten.

Die aktuell für den Bau neuer Autobahnen eingeplanten Mittel könnten stattdessen stärker in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert werden. Summiert man die Kosten aller Autobahnneubauprojekte für Schleswig-Holstein kommt man auf eine Summe von 7,35 Milliarden Euro.

Dieser Betrag könnte zur Verbesserung der Qualität und Kapazität des Schienennetzes beitragen und gleichzeitig Kapazitäten auf der Schiene für die Verlagerung von Güterverkehr schaffen.

Wenn diese Umverteilung der Mittel nicht gewählt wird, das politisch von allen demokratischen Parteien vertretene Ziel der Verdopplung des Schienenanteils aber bestehen bleibt, brauchen wir andere Finanzierungsmöglichkeiten. Eine Option wäre, für Investitionen Kredite aufzunehmen, die sich zu einem späteren Zeitpunkt durch Trassenpreise und Fahrgasteinnahmen refinanzieren. In der regulären Struktur bräuchte es dafür allerdings eine weitere Reform der Schuldenbremse oder die Gründung einer eigenen Infrastrukturgesellschaft, die durch Trassengebühren eigene Einnahmen aufweisen würde. Diese Möglichkeit wird im Folgenden erläutert.

6. VERANTWORTUNG FÜR DIE SCHIENEN-INFRASTRUKTUR ÜBERNEHMEN



Das Land zahlt Trassengebühren in Höhe von etwa sechs Euro pro Zugkilometer an die Deutsche Bahn (DB), die jedoch nur zu einem Teil in das schleswig-holsteinische Schienennetz reinvestiert werden. Die Infrastrukturinvestitionen der DB ins regionale Schienennetz machen lediglich etwa ein Drittel der gezahlten Trassenpreise aus. Das bedeutet, dass das Land mehr zahlt, als es zurückbekommt, was die Entwicklung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur behindert.

Lösung: Eigene Zuggesellschaft und Streckenübernahme

Würde das Land eine eigene Infrastrukturgesellschaft gründen und Strecken, auf denen überwiegend Regionalzüge fahren, von der DB übernehmen, könnte das Land die Trasseneinnahmen direkt in die Infrastruktur reinvestieren.

Mit der Gründung der ZUG.SH als Anstalt des öffentlichen Rechts hat Schleswig-Holstein bereits einen wichtigen Schritt unternommen. Diese Institution kann selbständig Darlehen zur Finanzierung von Zügen aufnehmen, ohne dass diese den Schulden des Landes angerechnet werden. Eine derart strukturierte Gesellschaft könnte den Ausbau und den Betrieb von Strecken übernehmen, auf denen hauptsächlich Nahverkehr stattfindet. Gleichzeitig könnten stillgelegte Strecken reaktivieren oder gar neue Strecken gebaut werden. Diese Struktur wird mit der ZUG.SH (eine Gesellschaft zur Finanzierung neuer Züge) bereits in Schleswig-Holstein angewendet.

Ein solcher Ausbau des bestehenden Schienennetzes ist unerlässlich, um die Anforderungen an einen modernen und effizienten öffentlichen Verkehr zu erfüllen.

Durch die Übernahme und Eigenverwaltung von Schienenstrecken kann Schleswig-Holstein die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nachhaltig verbessern. Die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft ermöglicht es dem Land, die Investitionen in ein funktionierendes Schienennetz jetzt zu tätigen. Eine enge Zusammenarbeit mit Bund, DB und anderen relevanten Institutionen ist notwendig, um die Übertragung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sind entscheidend, um die Qualität, Attraktivität und Quantität des Schienennetzes erheblich zu steigern und den öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein zukunftssicher zu gestalten.

Kostensenkungen durch weniger LKW auf den Straßen

Ein LKW schadet der Straße so stark wie zehntausende Pkw. Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene kann auch die Straßeninstandhaltungskosten senken und so weitere Mittel einsparen. Die Qualitätsunterschiede zwischen der rechten und der linken Spur auf Autobahnen verdeutlichen das. Durch eine Verringerung des Lkw-Verkehrs auf den Straßen werden die Instandhaltungskosten erheblich gesenkt, da weniger Reparaturen aufgrund von Abnutzung notwendig sind.

Neben der reinen Finanzierung sind auch die Verfügbarkeit von Fachkräften und Materialien entscheidend für den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Es zeigt sich immer häufiger, dass Projekte nicht oder nur verzögert umgesetzt werden. Es fehlt an qualifizierten Fachkräften in Planung und Bau. Dieser Mangel sowie fehlende Planungsgesellschaften verlangsamen den Ausbau der Schieneninfrastruktur erheblich. Langfristig wird eine innovative und flexible Herangehensweise erforderlich sein. Etwas Abhilfe kann durch Ausbildungsoffensiven, die Anwerbung von Fachkräften aus dem Ausland und gute Arbeitsbedingungen geschaffen werden, doch Personalkapazitäten werden zunehmend ein knappes Gut. Daher ist es umso wichtiger, bei begrenzten Ressourcen auch Prioritäten zugunsten der Schiene zu setzen.



-> Fortsetzung: 6. Verantwortung für die Schieneninfrastruktur übernehmen

Effiziente Planung und Umsetzung von Schieneninfrastruktur

Die Nutzung von Personal- und Planungsressourcen des Straßenbaus für Schienenprojekte ist möglich. Dies verdeutlicht das Beispiel des City-Tunnels in Leipzig: Die DEGES, die sich auf den Bau von Unterbau- und Ingenieurbauwerken wie Tunnel und Brücken spezialisiert hat, könnte eine zentrale Rolle im Schienenausbau spielen. Sie plant und baut den Unterbau und die Ingenieurbauwerke, während ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Schotter, Schwellen, Schienen und Signale verlegt.

Die Qualität der Infrastruktur beeinflusst die Kostenstruktur beim Schienenverkehr erheblich. Eine gut ausgebaute und moderne Schieneninfrastruktur kann langfristig die Betriebskosten deutlich senken sowie die Kapazität und die Effizienz des gesamten Verkehrssystems steigern. Elektrifizierte Strecken erlauben beispielsweise höhere Beschleunigungen der Züge und dadurch bei gleicher Fahrzeit mehr Haltestellen und somit mehr Fahrgäste. Außerdem senken sie die Betriebskosten, da Strom billiger als Diesel ist. Gleiches gilt für die Wartung elektrischer Züge, die ebenfalls wesentlich günstiger ist.



Anstalt öffentlichen Rechts

Eine juristische Person des öffentlichen Rechts, die öffentliche Aufgaben wahrnimmt.

DEGES

Die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) ist eine Gesellschaft, die für Planung und Bau von Verkehrsprojekten zuständig ist.

Fahrgeldeinnahmen

Einnahmen, die aus dem Verkauf von Fahrkarten im öffentlichen Verkehr resultieren und zur Finanzierung beitragen.

Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung

Bezeichnet die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die erforderlich sind, um die Fehmarnbeltquerung mit dem regionalen und nationalen Verkehrsnetz zu verbinden. Sie umfasst den Ausbau von Schienen und Straßen.

Landesnahverkehrsplan

Ein Landesnahverkehrsplan ist eine strategische Planung, die Ziele und Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr eines Bundeslandes festlegt.

Pflichtaufgabe

Eine Pflichtaufgabe ist eine gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe, die von Kommunen oder Ländern übernommen werden muss, z. B. die Bereitstellung eines öffentlichen Verkehrsangebots.

Öffentlicher Parkraum

Bezieht sich auf öffentliche Parkflächen. Sie können durch Gebühren bewirtschaftet werden, um Einnahmen für den öffentlichen Verkehr zu generieren.

Reaktivierungsstrecken

Stillgelegte Bahnstrecken, die wieder in Betrieb genommen werden, um die Kapazität des Schienennetzes zu erhöhen oder neue Verkehrsbedarfe zu bedienen.

Straßeninstandhaltungskosten

Kosten, die durch die Reparatur und Wartung von Straßen anfallen.

Synergieeffekte

Effekte, die durch die Zusammenarbeit verschiedener Akteure entstehen, zum Beispiel bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten durch Unternehmen, wodurch sowohl öffentliche als auch wirtschaftliche Interessen gefördert werden.

Trassengebühren

Gebühren, die Zugbetreiber an den Infrastrukturbetreiber für die Nutzung von Schienennetzen zahlen. Diese Gebühren werden unter anderem zur Instandhaltung und zum Ausbau der Infrastruktur verwendet.

Verkehrsknotenpunkte

Orte, an denen verschiedene Verkehrsträger oder -linien zusammenlaufen, z. B. Bahnhöfe oder zentrale Busstationen, die eine wichtige Rolle in der Verkehrsplanung spielen.

Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung bezeichnet das Volumen an transportierten Personen oder Gütern, das durch ein Verkehrssystem in einer bestimmten Zeit erbracht wird.

Impressum

Bündnis 90 / Die Grünen

Landtagsfraktion Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

E-Mail: fraktion@gruene.ltsh.de
www.sh-gruene-fraktion.de

Nelly Waldeck (Vi.S.d.P.)

Abgeordnete

Fachliche Zuständigkeit:
Mobilität, Klimaschutz, Digitalisierung, Jugend,
Soziales, Antidiskriminierung

Regionale Zuständigkeit:
Kiel-Ost, Kiel-West

nelly.waldeck@gruene.ltsh.de
Regionalbüro: buer@nelly-waldeck.de

Layout: Bettina Aust, Martina Behrens-Krull
Auflage: 500 St.
Dezember 2025

