

Landesrechnungshof
Schleswig-Holstein



Kommunalbericht 2016

Kiel, 25. Oktober 2016



Kommunalbericht 2016

des
Landesrechnungshofs
Schleswig-Holstein

Kiel, 25. Oktober 2016

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein
Berliner Platz 2, 24103 Kiel
Pressestelle: Tel.: 0431/988-8905
Fax: 0431/988-8686
Internet: www.lrh.schleswig-holstein.de

9. ÖPNV in kommunaler Trägerschaft

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Kommunen für die Organisation des Bus- und U-Bahn-Verkehrs verantwortlich. Verkehrsangebot und eigenes finanzielles Engagement der Kreise und kreisfreien Städte sind unterschiedlich stark ausgeprägt.

Die Kommunen erhalten für den ÖPNV jährlich 57,3 Mio. € von Bund und Land. Für die Beförderung von mobilitätsbeeinträchtigten Personen erhielten sie 2011 weitere 12,1 Mio. €. Aus eigenen Mitteln steuerten sie 2011 rund 103 Mio. € bei.

Die Verteilung der staatlichen Mittel beruht auf einem nicht überzeugenden Schlüssel. Sie sollte neu geregelt werden. Hierfür sind verursachungsgerechte, einheitliche und transparente Kriterien erforderlich.

Der ÖPNV soll durch die Kreise und kreisfreien Städte organisiert werden. Aufgrund der erforderlichen Vernetzung bietet er sich für eine interkommunale Zusammenarbeit der Aufgabenträger an. Die aus historischen Gründen noch anzutreffende gemeindliche ÖPNV-Aufgabenträgerschaft ist ein Fremdkörper im ÖPNV-System.

9.1 Personennahverkehr als öffentliche Aufgabe

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ergibt sich aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)¹. Danach soll der öffentliche Personennahverkehr „*der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen.*“ Er soll eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Für das Funktionieren moderner Gesellschaften ist die Mobilität von Personen von großer Bedeutung. Ein moderner und leistungsfähiger ÖPNV ist daher aus dem Gesamtverkehrssystem nicht wegzudenken. Er spielt nicht nur eine wichtige Rolle in verkehrlicher, sondern auch in sozialer und nicht zuletzt ökologischer Sicht. Bundesweit liegt der ÖPNV-Anteil an den

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26.06.1995, GVOBl. Schl.-H. S. 262, zuletzt geändert durch Artikel 68 LVO vom 04.04.2013, GVOBl. Schl.-H. S. 143.

Gesamtverkehrsleistungen lediglich bei 8 %. Hingegen hat der Individualverkehr (insbesondere mit Pkw) einen beachtlichen Anteil von 85 %. Trotz des geringen Anteils am Gesamtverkehr beansprucht der ÖPNV erhebliche öffentliche Mittel. Er steht angesichts knapper Kassen und des demografischen Wandels vor großen Herausforderungen.

Aufgabenträger für den Bus- und U-Bahn-Verkehr sind die Kreise, die kreisfreien Städte und Zweckverbände, die ausschließlich aus kommunalen Körperschaften bestehen dürfen. Diese Zuständigkeitsregelung wurde 1996 im ÖPNVG getroffen. Einzelne Gemeinden, die schon vorher freiwillig Organisation, Planung und Finanzverantwortung übernommen hatten, behielten ihre Zuständigkeit. Für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land zuständig.

Der LRH hat sich 2012/2013 in seiner Querschnittsprüfung ausschließlich mit dem „ÖPNV in kommunaler Trägerschaft“ befasst.

9.2 **Organisation und Finanzierung des kommunalen Verkehrsangebots unterschiedlich ausgeprägt**

Aufgrund historischer Entwicklungen stellen sich Organisation und Durchführung des übrigen ÖPNV im Lande sehr heterogen dar. So erfolgt die Erbringung von Verkehrsleistungen zum einen durch eigene Verkehrsgesellschaften; dies vor allem in den kreisfreien Städten. Eine andere Variante ist der Einkauf von Verkehrsleistungen für zuvor definierte Gebietsnetze im Rahmen einer Ausschreibung bei privaten Leistungsanbietern. Zum Teil handelt es sich allerdings auch noch um ein überkommenes Leistungsangebot, welches im Wesentlichen auf fortentwickelten alten Schülerbeförderungsverträgen mit örtlichen Verkehrsgesellschaften beruht.

Bei der Beschaffung von Verkehrsleistungen wird zukünftig die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zunehmend Wirkung entfalten. Diese eröffnet den Aufgabenträgern 3 Handlungsalternativen. Zum einen können sie die von ihnen für notwendig erachteten Verkehrsleistungen nach den allgemeinen Vergaberegelungen im Rahmen einer Ausschreibung auf dem Markt einkaufen. Alternativ können sie im Zuge eines transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der o. g. Verordnung abschließen. Ausnahmsweise ist auch eine Direktvergabe an ein eigenes Verkehrsunternehmen des Aufgabenträgers möglich. Hierbei sind explizit konkurrenzfähige Kosten des eigenen Unternehmens nachzuweisen.

In manchen Kommunen bestanden zum Zeitpunkt der Prüfung noch Unsicherheiten darüber, wie sie ihr bisheriges Verhalten den europarecht-

lichen Vorgaben anpassen sollten. Beispielsweise beruhte das ÖPNV-Angebot in einzelnen Kreisen knapp 2 Jahrzehnte nach Inkrafttreten des ÖPNVG noch auf über die Jahre fortgeschriebenen (Alt-)Verträgen von Schulträger-Gemeinden mit den Verkehrsunternehmen. Diese Konstruktionen stellen bereits nach dem ÖPNVG einen Anachronismus dar und bedürfen mit Blick auf das „neue“ Europarecht dringend einer Änderung.

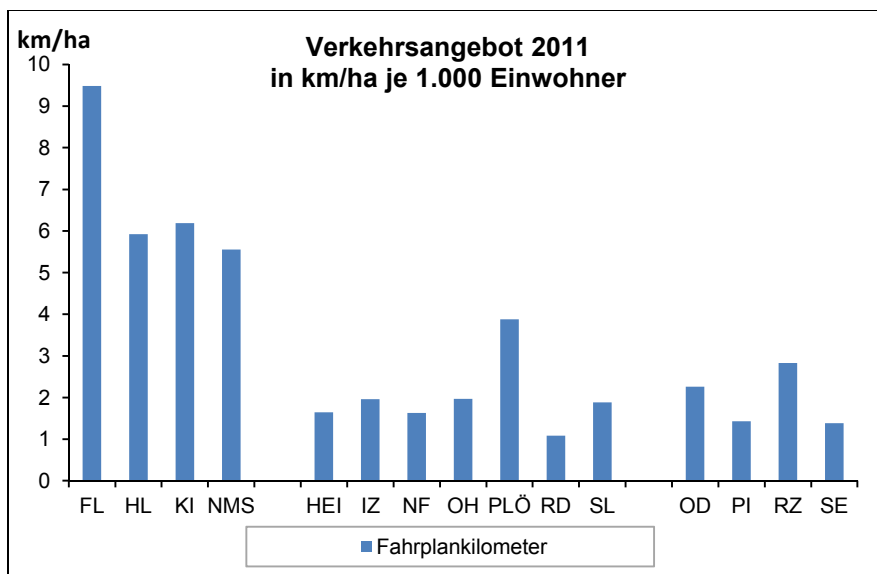
Im Ergebnis werden sich einige kommunale Aufgabenträger ihrer Aufgabenstellung für den ÖPNV stärker bewusst werden müssen. Demgegenüber sind die Schulträgerkommunen bis auf wenige Ausnahmefälle aus ihrer Verantwortung für die Organisation der Schülerbeförderung zu entlassen. Eine Schülerbeförderung mit einer Aufgabenträgerschaft bei den Schulträgern gibt es seit dem Inkrafttreten des ÖPNVG 1996 grundsätzlich nicht mehr. Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern hat vorrangig im Rahmen des ÖPNV stattzufinden. Und für diese Aufgabe liegt die Trägerschaft im ländlichen Raum bei den Kreisen.

9.2.1 **Bereitgestelltes Verkehrsangebot variiert erkennbar**

Eine in der Verkehrswirtschaft relevante Kennzahl sind die „Fahrplankilometer“. Diese Kennzahl gibt Auskunft über das Verkehrsangebot in einem bestimmten Gebiet. Fahrplankilometer sind Linienkilometer, multipliziert mit der Bedienungshäufigkeit nach dem Fahrplan. Da ein angemessenes Verkehrsangebot in einer Wechselbeziehung mit der erschlossenen Fläche sowie der Einwohnerzahl steht, ist hierzu eine Relation herzustellen. Nur auf diesem Weg kann eine Vergleichbarkeit von verdichteten Siedlungsräumen (viele Einwohner auf kleinem Gebiet) und ländlich strukturierten Gebieten (wenige Einwohner auf großem Gebiet) gewährleistet werden.

Aus diesem Grund wurden die Fahrplankilometer des Jahres 2011 in Relation zur Fläche (hier: Siedlungs- und Verkehrsfläche¹) und den Einwohnern gesetzt. Die Kennzahl drückt die gefahrenen Fahrplankilometer pro Hektar je 1.000 Einwohner aus. Damit zeigt sie den Umfang des ÖPNV-Angebots in Relation zu den die Verkehrsnachfrage auslösenden Faktoren Einwohner und Fläche.

¹ Statistikamt Nord „Bodenflächen in Hamburg und Schleswig-Holstein am 31.12.2011 nach Art der tatsächlichen Nutzung“ vom 15.11.2012.



FL	Stadt Flensburg	PLÖ	Kreis Plön
HL	Hansestadt Lübeck	RD	Kreis Rendsburg-Eckernförde
KI	Landeshauptstadt Kiel	SL	Kreis Schleswig-Flensburg
NMS	Stadt Neumünster	OD	Kreis Stormarn
HEI	Kreis Dithmarschen	PI	Kreis Pinneberg
IZ	Kreis Steinburg	RZ	Kreis Herzogtum Lauenburg
NF	Kreis Nordfriesland	SE	Kreis Segeberg
OH	Kreis Ostholstein		

Die kreisfreien Städte Hansestadt Lübeck, Landeshauptstadt Kiel und Neumünster halten in Bezug auf ihre Flächen und ihre Einwohnerzahlen ein etwa gleiches Bus-Verkehrsangebot vor. Die Stadt Flensburg weist angesichts ihrer kleineren Fläche ein im Vergleich höheres Angebot auf.

Bei den Kreisen fallen zunächst die Kreise Plön und Herzogtum Lauenburg mit höheren Werten auf. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hingegen zeichnet sich durch ein ausgedünntes Angebot aus. Die relativ niedrigen Werte in den Kreisen Pinneberg und Segeberg werden durch die zusätzlichen Schienenanbindungen beeinflusst, die Busverkehre insoweit nicht erforderlich machen.

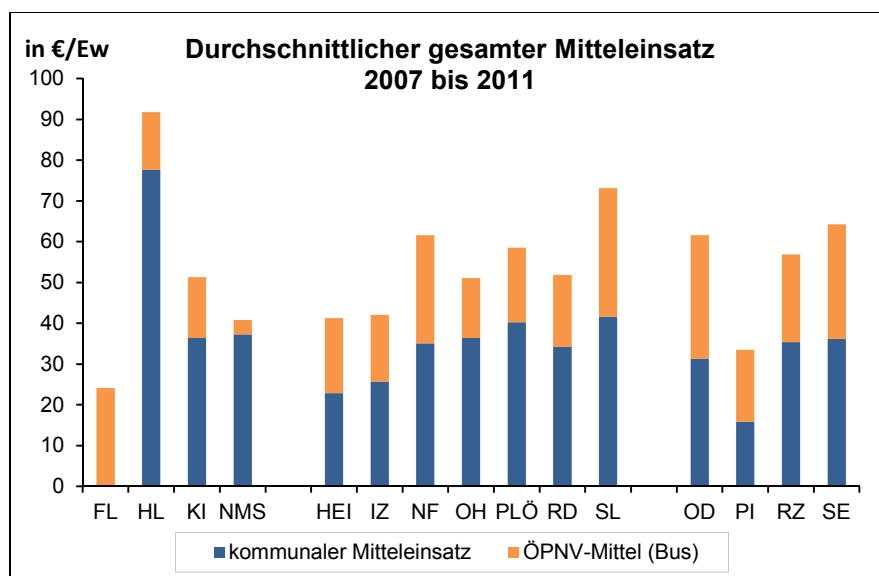
9.2.2 Auch der Mitteleinsatz fällt unterschiedlich aus

Eine nur schwer zu durchdringende Materie stellt die Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln dar. Die Aufgabenträger erhalten vom Land 57,3 Mio. €, davon 29,3 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln des Bundes. Diese Mittel werden auf Basis einer Finanzierungsverordnung nach einem festen Schlüssel an die Aufgabenträger verteilt. Daneben leistet das Land noch die Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach § 148 SGB IX¹ (12,1 Mio. € in 2011).

¹ Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - Artikel 1 des Gesetzes vom 19.06.2001, BGBl. I S. 1046, zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 12 des Gesetzes vom 26.07.2016, BGBl. I S. 1824.

Hinzu treten die aus den kommunalen Haushalten stammenden Finanzierungsmittel (insgesamt 103 Mio. € in 2011). Je nach Organisationsform und Aufgabenverständnis vor Ort variieren diese stark. Zum einen handelt es sich hierbei um die Ausgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern gemäß § 114 Schulgesetz¹, zum anderen um die Restfinanzierung, die den Verkehrsunternehmen je nach örtlicher Ausgestaltung des ÖPNV in sehr unterschiedlicher Art und Weise bereitgestellt wird.

Das folgende Schaubild zeigt den durchschnittlichen Gesamtmiteinsatz und zugleich auch die Verhältnisse zwischen den kommunalen und den Landes-ÖPNV-Mitteln (hier: nur Bus):



Für die beträchtlichen Unterschiede bei den Pro-Kopf-Werten der insgesamt für die Finanzierung des ÖPNV bereitgestellten öffentlichen Mittel dürfte es vor allem 2 Gründe geben: Zum einen dürften sie auf dem Leistungsangebot beruhen (z. B. Hansestadt Lübeck). Zum anderen sind sie sicherlich auch struktur- bzw. flächenbedingt (z. B. Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg). In der Hansestadt Lübeck sind auf Basis eines entsprechenden Gutachtens zwischenzeitlich Maßnahmen zur Reduzierung des Aufwands eingeleitet worden.

Im Zusammenspiel von kommunaler Finanzierung und ÖPNV-Mitteln des Landes ist eine Bandbreite beim Verhältnis Kommunalfinanzierung zur Finanzierung aus ÖPNV-Mitteln von 0 % : 100 % (Flensburg) bis zu 90 % : 10 % (Neumünster) zu erkennen.

¹ Schleswig-Holsteinisches Schulgesetz (Schulgesetz - SchulG) vom 24.01.2007, GVOBl. Schl.-H. S. 39, berichtigt S. 276, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16.12.2015, GVOBl. Schl.-H. S. 500.

Für Flensburg ergibt sich hierdurch die Möglichkeit des weitgehenden Verzichts auf eine städtische Kofinanzierung. Im konkreten Fall saldieren sich städtische Zahlungen mit Gewinnausschüttungen des städtischen Verkehrsunternehmens. Ursächlich hierfür ist der 2007 bei der „Kommunalisierung“ der Landes-ÖPNV-Mittel zugrunde gelegte Verteilungsschlüssel. Dieser lässt auch heute noch eine historische Besonderheit in der Stadt Flensburg zum Tragen kommen (2 Busunternehmen, die sich die Beförderungen im Stadtgebiet teilen).¹

9.3 **ÖPNV-Finanzierungsverordnung**

Im Jahr 2007 erfolgte eine gravierende Neuordnung der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Diese wirkt bis heute fort.

9.3.1 **Verteilungsschlüssel nicht sachgerecht**

Bis 2006 war das Land zuständig für den finanziellen Ausgleich hinsichtlich der - preisreduzierten - Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (§ 45 a PBefG „Schülermonatskarten“).² Dieser Ausgleich wurde auf Antrag direkt gegenüber den Verkehrsunternehmen erbracht. Ab 2007 sollten die für die Finanzierung des ÖPNV erforderlichen (Bundes- und Landes-)Mittel zunächst auf die für die Bestellung der Verkehrsleistungen zuständigen kommunalen Aufgabenträger verteilt werden („Kommunalisierung“).

Bei diesem Sachverhalt bestand das Problem, einen sachgerechten Verteilungsschlüssel zu finden. Und zwar möglichst so, dass die (reine) Finanzierungsumstellung keine Anpassungen im bisherigen Leistungsangebot vor Ort auslöste. Vor allem aus diesem Grund orientierte sich der Verteilungsschlüssel seinerzeit vorrangig an den in den Vorjahren tatsächlich abgerechneten Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG. Nach § 11 des seinerzeitigen ÖPNVG sollte die Höhe der pauschalierten Zuweisungen allerdings - wohl aus gutem Grund - im Jahr 2012 überprüft und angepasst werden.

Da eine - auch sachgerechte - Neuverteilung eines gleichen Finanzmittelvolumens rein arithmetisch bedingt, dass es „Gewinner“ und „Verlierer“ gibt, war seinerzeit keine einvernehmliche Lösung erzielbar. Damit wurde der Status quo von 2007 fortgeschrieben.

¹ Vgl. Tz. 9.3.2.

² Personenbeförderungsgesetz - PBefG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990, BGBl. I S. 1690, geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29.08.2016, BGBl. I S. 2082.

Hiergegen wäre nichts einzuwenden, wenn der Verteilungsschlüssel als sachgerecht angenommen werden könnte. Dies ist allerdings nicht der Fall, wie die folgende Tabelle zeigt.

Verteilungsschlüssel für Busverkehre in 2013

	Prozentsatz gemäß Verordnung	entspricht €/Ew
FL	3,61	23
HL	5,09	14
KI	6,09	14
NMS	0,46	3
Durchschnitt der kreis- freien Städte		Ø 14
HEI	4,31	18
IZ	3,80	16
NF	7,59	26
OH	5,20	15
PLÖ	4,25	18
RD	8,26	18
SL	10,80	31
Durchschnitt der Kreise im Schleswig-Holstein- Tarif		Ø 21
OD	11,57	29
PI	9,21	17
RZ	6,92	21
SE	12,84	28
Durchschnitt der Kreise im Hamburger Ver- kehrverbund (HVV)		Ø 24
	100,00	

Beträchtliche Unterschiede bei der ÖPNV-Mittelverteilung zeigen bereits die Prozentsätze. Diese werden aber in ihrer Ausprägung noch signifikanter, wenn die ÖPNV-Mittel als Pro-Kopf-Werte ausgewiesen werden. Die Abstände von Schleswig-Flensburg zu den anderen Kreisen und insbesondere zum Kreis Ostholstein provozieren geradezu Fragestellungen. Die größte Diskrepanz zeigt sich aber bei den Städten Flensburg und Neumünster. Flensburg erhält einwohnerbezogen relativ viele ÖPNV-Mittel und kann offenbar aus diesem Grund seinen ÖPNV fast ohne kommunalen Zuschussbedarf betreiben.¹

¹ Vgl. Tz. 9.2.2.

9.3.2 **Abrechnungspraxis aus der Vergangenheit prägt das heutige System**

Als Grundlage für die erstmalige Verteilung der kommunalisierten ÖPNV-Mittel wurden die vom Land erbrachten Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Durchschnitt von 3 Jahren herangezogen.

Im Fall von Flensburg beanspruchten die 2 dort tätigen Verkehrsunternehmen nachweislich noch bis zur Einführung der Pauschalierung im Jahr 2007 sogenannte Verbundzuschläge von jeweils über 50 %. Beide Unternehmen in Flensburg machten geltend, dass jeder 2. Fahrgast des Ausbildungsverkehrs mindestens 2 unterschiedliche Verkehrsunternehmen zur Beförderung zwischen seinem Ausgangs- und Zielort in Anspruch nimmt. Im Ergebnis haben beide Unternehmen ihre Beförderungsfälle um mehr als 50 % nach oben gesetzt. Hierdurch erhöhte sich der Kostenausgleich entsprechend. Die Ausgleichsleistungen führten damit seinerzeit zu einer Überkompensation. Sie ersetzen nicht nur die Fahrgeldausfälle durch die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs vollständig, sondern finanzierten auch die übrigen Verkehrsdienstleistungen mit. Hierdurch verminderte sich das städtische Engagement aus dem Haushalt der Stadt Flensburg bzw. es wurde sogar entbehrlich. Zwischenzeitlich stellt die städtische Verkehrsgesellschaft das gesamte Busverkehrsangebot in Flensburg bereit. Ein Hinweis auf einen Verkehrsverbund wäre der Stadt daher heute nicht mehr möglich.

Umgekehrt gab es in einigen Kreisen vor 2007 pauschale Verträge zum „Einkauf“ der Schülerbeförderungsleistungen, ohne dass Zeitfahrausweise eingekauft worden waren. Diese Vorgehensweise bewirkte den Verzicht auf die Ausgleichsleistung durch die Verkehrsunternehmen und könnte eine regional niedrigere Quote erklären.

Nach alledem stellen die früher vom Land gezahlten Ausgleichsleistungen keinen sachgerechten Verteilungsschlüssel für die ÖPNV-Mittel dar. Die Verteilung beruht auf einem Einvernehmen zwischen dem Land und den Kommunen, dass kein Aufgabenträger Einbußen erleiden sollte.

Der Ordnungsgeber ist gehalten, die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen zu modifizieren. Zukünftig ist eine den Erfordernissen eines angemessenen ÖPNV gerecht werdende Verteilung nach einheitlichen und transparenten Kriterien sicherzustellen.

9.4 **Gemeindliche ÖPNV-Aufgabenträger wenig zweckmäßig**

Soweit kreisangehörige Gemeinden zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNVG (01.01.1996) bereits freiwillig die Planung und die Organisation des örtlichen ÖPNV sowie die Finanzverantwortung für diesen wahrgenommen haben, gelten diese Aufgaben als übertragen (§ 2 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG). Dieser Sachverhalt liegt bei den etablierten Stadtverkehren vor (u. a. in Heide, Ratzeburg, Husum, Heiligenhafen, Elmshorn, Kaltenkirchen, Bad Oldesloe). Eine Verlagerung der Zuständigkeit auf die Kreisebene hätte seinerzeit grundsätzlich auch die Übertragung der Finanzverantwortung zur Folge gehabt. Die o. g. gesetzliche Regelung ist offenbar diesem Zusammenhang geschuldet.

Der ÖPNV kann sinnvoll nicht kleinräumig organisiert werden, insbesondere nicht begrenzt auf ein kleineres Gemeindegebiet. Die Verflechtungen von Verkehrsströmen über Gemeindegrenzen hinweg innerhalb desselben Kreises erfordern aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen eine Zuordnung der Aufgabe zumindest auf die Kreisebene. Selbst dann gibt es für die Aufgabenträger ein Abstimmungserfordernis, wenn verkehrliche Verflechtungen vorliegen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG). Vor diesem Hintergrund hat der Landesgesetzgeber die Aufgabenträgerschaft auch grundsätzlich bei den Kreisen angesiedelt. Die Ausnahme von diesem sinnvollen Ansatz für die bereits früher existierenden Stadtverkehre erklärt sich allein aus den oben dargelegten Finanzfolgen.

9.5 **ÖPNV bietet sich für Kooperationen an**

Aufgrund der fachlichen Komplexität bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft (z. B. Verkehrsplanung, spezielles Vergaberecht, Vertragsmanagement und Abrechnung der Verkehrsverträge) bestehen weitere Optimierungsmöglichkeiten. Ein probates Hilfsmittel stellt die interkommunale Kooperation dar, die weiter ausgebaut werden sollte. Dieses ist nicht zu verwechseln mit dem Auftrag der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, die u. a. den übrigen ÖPNV landesweit und über die Landesgrenzen hinaus koordinieren soll.

9.6 **Stellungnahmen**

Das **Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (Verkehrsministerium)** stellt in seiner Stellungnahme vom Mai 2016 fest, dass sich der Beitrag vorrangig auf kommunale Aspekte des ÖPNV beziehe. Es greife deshalb nur die ÖPNV-Finanzierungsverordnung auf, auf die es unmittelbar Einfluss nehmen könne.

Auch das Verkehrsministerium ist der Meinung, dass der bisherige Verteilungsschlüssel überholt sei und transparenter gestaltet werden sollte. Sinnvoll sei es, bis zur Neufassung der Verordnung ab 2018 einen neuen, dynamisierten und mit allen Aufgabenträgern einvernehmlich abgestimmten Verteilungsschlüssel zu finden. Dies könne allerdings nur gelingen, wenn die dem Land vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel ebenfalls angepasst und dynamisiert würden. Derzeit sei noch offen, wie die Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz zukünftig auf die Länder verteilt werden sollen.

Der **LRH** weist darauf hin, dass sich Bund und Länder mittlerweile auf eine Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel geeinigt haben. Einem aufgabengerechteren Verteilungsschlüssel für den für den sonstigen ÖPNV zur Verfügung gestellten Anteil an den Regionalisierungsmitteln dürfte daher nichts mehr im Wege stehen.

Das **Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten (Innenministerium)** hat die Feststellung des LRH zur Kenntnis genommen, dass sich einige Kommunen ihrer Aufgabenstellung für den ÖPNV noch stärker bewusst werden müssten. Besonders bemerkenswert sei aus Sicht des Innenministeriums die Bandbreite der Finanzierung beim Verhältnis Kommunalfinanzierung zur Finanzierung aus ÖPNV-Mitteln. Der Vorschlag, die interkommunale Kooperation weiter auszubauen, sei aus seiner Sicht sinnvoll.

Der **Städteverband Schleswig-Holstein** vermisst den Hinweis, dass der ÖPNV angesichts der fehlenden Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und der Herausforderungen für die Zukunft strukturell unterfinanziert sei. Ebenso wenig würden die Problemstellungen des neuen Personenbeförderungsgesetzes (z. B. Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit) erörtert.

Beispielsweise führt der Städteverband aus, dass eine Vergleichbarkeit der ÖPNV-Aufgabenträger aufgrund der herrschenden Heterogenität sehr schwierig bis unmöglich sei. Auch die herangezogenen Kennzahlen hätten keine große Aussagekraft.

Anliegen des **LRH** ist es gewesen, Transparenz hinsichtlich der Kosten des ÖPNV zu schaffen, und zwar unabhängig von den in den Kommunen angetroffenen sehr heterogenen Ausgestaltungen des ÖPNV-Angebots und dessen Finanzierung. Um die effektiven finanziellen Belastungen der Kommunen richtig und vollständig darzustellen, ist es systematisch zwingend, auch negative Spartenergebnisse mit abzubilden.