

Antrag

der AfD-Fraktion

Kommunale Aufgabenträger vor dem Kollaps retten – angehäuften Ausgabenreste aus den Regionalisierungsmitteln freigeben!

Der Landtag stellt fest:

Im Zuge der Zurverfügungstellung der Mittel gemäß ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) wurden durch das Land Brandenburg in den Jahren 2014 bis 2023, bezogen auf das Basisjahr 2014, insgesamt ca. 63,7 Millionen Euro an erhöhten Zuweisungen für den kommunalen ÖPNV aufgewandt. Das entspricht, ebenfalls bezogen auf das Basisjahr 2014, in zehn Jahren lediglich einer Steigerung von 14,8 %. Die kommunalen Aufgabenträger haben, auf denselben Zeitraum von zehn Jahren bezogen, hingegen ca. 430 Millionen Euro erhöhte Eigenmittel aufwenden müssen, was einer Steigerung von rund 265 % entspricht. Ende des Jahres 2023 summierten sich demgegenüber die sogenannten Ausgabenreste aus den auf Brandenburg entfallenden Regionalisierungsmitteln auf insgesamt ca. 425 Millionen Euro, Ende 2024 waren es bereits 552 Millionen Euro!¹

Innerhalb nur eines Jahres wurden demnach von der Landesregierung sogenannte Ausgabenreste in Höhe von rund 127 Millionen Euro gebildet und ungenutzt gehortet, was einem Anteil von rund 23 % der jährlich zufließenden Gesamtmittel gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) entspricht. Während die Kommunen aufgrund unzureichender Mittelzuweisungen in eine immer bedrohlichere finanzielle Schieflage geraten, hält die Landesregierung aus nicht nachvollziehbaren Gründen aktuell über eine halbe Milliarde Euro aus Bundeszuweisungen zurück, anstatt sie zur auskömmlichen Finanzierung von SPNV und ÖPNV einzusetzen.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert aus den bestehenden Rücklagen sogenannter Ausgabenreste der Regionalisierungsmittel (Stand: Juni 2025) einmalig 15 vom Hundert zu entnehmen und zum Stichtag 31. Oktober 2025 gemäß ÖPNV-Verteilungsschlüssel der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) an die kommunalen Aufgabenträger auszuzahlen.

¹ Vgl. Drucksache 8/1499, https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w8/drs/ab_1400/1499.pdf, abgerufen am 11.09.2025.

Begründung:

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) beinhaltet folgende Aussagen:

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 ÖPNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung und der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen dienen (§ 2 ÖPNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen (§ 2 ÖPNVG).
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden (§ 2 ÖPNVG).
- Zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr stellt das Land Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes sowie nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung (§ 11 ÖPNVG).

Damit stellt die Landesregierung klar, dass der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge für Brandenburgs Bevölkerung zur Verbesserung der Mobilität und zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen ist und als ganzheitliches System unter Gewährleistung einer angemessenen Bedienung durchzuführen ist. Zur Finanzierung stellt das Land Mittel gemäß Regionalisierungsgesetz zur Verfügung.

In § 6 Abs. 1 Satz 1 RegG heißt es: „Mit den Beträgen nach § 5 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.“ Diese Mittel sind also sowohl für den SPNV als auch den ÖPNV zu verwenden, wobei kein näherer Verteilungsschlüssel festgelegt ist. So ist denn aus den jährlich von der Landesregierung an den Bund übermittelten Verwendungsnachweisen ersichtlich, dass bisher, wenn auch nur in geringem Maße, Mittel gem. RegG auch in den ÖPNV geflossen sind (Drucksachen 8/145, 7/8829 und 7/6959).

Aus Drucksache 8/1499 aus dem Juli 2025 geht hingegen vor, dass die Landesregierung diese Mittel künftig „ausschließlich für den SPNV und nicht für den kommunalen ÖPNV zu verwenden“ beabsichtigt. Der Begriff „insbesondere“ sei ein unbestimmter Rechtsbegriff und müsse im Einzelfall durch Auslegung konkretisiert werden, schreibt die Landesregierung weiter. Ausgehend von den ansteigenden SPNV-Leistungen/-Kosten habe sich die Landesregierung dazu entschlossen, künftig die Regionalisierungsmittel nicht mehr für den kommunalen ÖPNV zu verwenden. Zur Deckung ansteigender ÖPNV-Kosten äußert sich die Landesregierung ausdrücklich nicht.

Zur Größenordnung der Kostenexplosionen im kommunalen ÖPNV finden sich hingegen in den Antworten auf die beiden Kleinen Anfragen mit dem Titel „Überforderung der Kommunen u. a. durch Kostensteigerungen im ÖPNV“ (Drucksachen 8/278 und 8/447) beindruckende Zahlen. So beliefen sich die benötigten erhöhten Zuwendungen zur weiteren Sicherstellung des ÖPNV-Angebotes im Zeitraum 2014 bis 2023 auf insgesamt rund 494 Millionen Euro zusätzlich zu den regulären Zuweisungen gem. ÖPNV-Gesetz. Lediglich 63,7 Millionen Euro – oder 12,9 Prozent – dieser erhöhten Zuwendungen kamen dabei von der Landesregierung, während die Kommunen unter der Last der über sie hereinbrechenden Kosten zusammenzuberechnen drohen.

Die Festlegung im ÖPNVG, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr seien nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken (§ 10 ÖPNVG), sind immer weniger erfüllbar. Der derzeitige Zustand des Angebots ist vielerorts nicht gut genug, zugleich steckt die Branche aufgrund hoher Erwartungen und Anforderungen der derzeitigen Landesregierung, insbesondere im Zusammenhang mit dem sogenannten Klimawandel, in einem umfassenden Umbruch.

Zusammengefasst lässt sich feststellen:

- Es herrscht erheblicher Rückstau bei der Modernisierung; gleichzeitig erfordern die Vorgaben der europäischen „Clean Vehicle Directive“² bzw. des deutschen „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes“³ immense und ohne zusätzliche Mittel des Landes nahezu nicht leistbare finanzielle Aufwendungen zur Erneuerung der Fahrzeugflotten.
- Die Branche steht zudem durch stark gestiegene Kosten für Energie, Personal und Material unter einem hohen finanziellen Druck.
- Gleichzeitig trat durch politisch beschlossene erhebliche Ticketpreissenkungen (9-, 49- bzw. 58-Euro-Ticket) ein weitgehender Bedeutungsverlust der Tarife als Instrument der Verkehrsunternehmen zur Steigerung des Anteils der Nutzerfinanzierung ein. Dadurch besteht für die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen auch keinerlei Anreiz mehr, Qualität und Quantität des jeweiligen ÖPNV-Angebotes überhaupt steigern zu wollen.

Eine Erhöhung der finanziellen Ausstattung der ÖPNV-Aufgabenträger ist unausweichlich, das Land steht gegenüber den Kommunen in der Verantwortung.

² Vgl. https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Gutachten_Umsetzung_CVD_in_Brandenburg.pdf, abgerufen am 11.08.2025.

³ Vgl. <https://www.gesetze-im-internet.de/saubefahrzeugbeschg/BJNR169110021.html>, abgerufen am 11.08.2025.