



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussauszug
aus der
Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses
vom 21.05.2025

**Top 3.1 Anfrage nach § 26 GO-KT der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
zu den Kosten des ÖPNV**

An den Vorsitzenden des
Regionalentwicklungsausschusses
Herrn Godber Andresen

Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 21.05.2025
Anfrage nach §26 GO

Rendsburg, den 05. Mai 2025

Sehr geehrter Herr Andresen,

in den vergangenen Jahren ist eine deutliche Steigerung der Kosten im ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund bittet die Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN die Verwaltung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie setzen sich die Kosten und Einnahmen im ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Jahre 2020 bis 2025 (Plan) jeweils detailliert zusammen?**
Bitte differenzieren Sie jedes Jahr nach wesentlichen Ausgabenposten (z.B. Verkehrsleistung, Personal, Betriebs- und Energiekosten, etc.) und Einnahmequellen (z.B. Ticketverkauf, Ausgleichszahlungen und Erstattungen, etc.) und machen Sie die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Schülerverkehre bis 2020 vergleichbar.
- 2. Welche Effekte haben in den Jahren 2020 bis 2025 (Plan) zu außergewöhnlichen Kostenveränderungen in welcher Höhe geführt?**
Bitte beziffern Sie die entstanden Kosten und ggf. Einsparungen für jedes Jahr und gehen Sie insbesondere auf folgende Aspekte ein: Corona-Pandemie und Corona-Hilfen, 9-Euro-Ticket und Deutschland-Ticket, Energiepreissteigerungen, tarifliche Lohnsteigerungen für das Fahrpersonal, Schülerbeförderung sowie weitere relevante Entwicklungen.
- 3. Wie haben sich die Kosten für die vertraglich vereinbarten Optionen (Verdichtung zur Nebenverkehrszeit, Verdichtung touristischer Linien, Zusatzverkehre am Wochenende) in den Jahren 2021-2025 entwickelt?**
- 4. In welchen Jahren zwischen 2021 und 2025 wurden Linienreduzierungen realisiert und welche Einsparungen wurden damit erreicht (exklusive SMILE24 Projektgebiet)?**

- 5. Welche finanziellen Auswirkungen werden im Jahr 2026 aufgrund der erwarteten Umverteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket prognostiziert und in welcher Höhe ist mit einer Entlastung für den Kreishaushalt zu rechnen?**

Wir bedanken uns herzlich für die Beantwortung unserer Fragen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kirsten Zülsdorff
für die Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN



Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses am 21.05.2025
Anfrage nach §26 GO der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

1. **Wie setzen sich die Kosten und Einnahmen im ÖPNV im Kreis Rendsburg-Eckernförde für die Jahre 2020 bis 2025 (Plan) jeweils detailliert zusammen? Bitte differenzieren Sie jedes Jahr nach wesentlichen Ausgabenposten (z.B. Verkehrsleistung, Personal, Betriebs- und Energiekosten, etc.) und Einnahmequellen (z.B. Ticketverkauf, Ausgleichszahlungen und Erstattungen, etc.) und machen Sie die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Schülerverkehre bis 2020 vergleichbar.**

Die folgenden Zahlen stellen die Kosten und Einnahmen gem. den jeweiligen Haushalts-Planwerten von 2020 bis 2025 für den ÖPNV im Kreisgebiet dar.

Seit 2021 sind die Kosten vollständig im Teilhaushalt ÖPNV (547100) abgebildet. Bis 2020 wurde ein Teil der Aufwendungen für Verkehrsleistungen auch im Teilhaushalt Schülerbeförderung (241100) abgebildet.

Die dargestellten Kosten für 2020 gehen deshalb über die Kosten des Teilhaushaltes ÖPNV hinaus und enthalten auch die Kosten für die sog. „Pauschalverkehre“. Dies waren Verkehre, die die örtlichen Schulträger bis 2021 selbst bestellt und für ihre Schulbeförderung haben fahren lassen. Es handelte sich dabei aber nicht um reine Schulbusse, sondern um öffentlichen Linienverkehr. Mit der Neuordnung des ÖPNV ab 2021 wurden diese Pauschalverkehre aufgelöst und sind ab da an vollständig in den vom Kreis organisierten ÖPNV aufgegangen.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zuwendungen Land	5.391.000	7.038.800	7.122.700	7.129.900	12.498.100	12.387.600
Kostenerstattungen	39.400	342.200	352.400	993.500	1.020.100	1.048.500
Sonstige Erträge	25.800	24.700	24.700	20.600	9.000	2.000
Erträge Gesamt	5.456.200	7.405.700	7.499.800	8.144.000	13.527.200	13.438.100
Personalaufwand	210.700	281.600	269.900	236.400	351.100	330.100
Transferaufwendungen	7.536.100	16.481.700	21.266.000	27.488.600	36.814.700	38.462.500
... davon Autokraft	5.652.600	13.930.000	18.024.000	23.880.000	28.704.000	29.493.400
... davon Stadtverkehr RD	900.000	914.400	1.080.000	1.700.000	1.768.000	2.567.100
... davon Stadtverkehr ECK	558.600	575.400	538.000	631.800	641.500	688.500
... davon weiteres	424.900	1.061.900	1.624.000	1.276.800	5.701.200	5.713.500
Aufwendungen						
"Pauschalverkehr"	4.300.000	-	-	-	-	-
Sonstige Aufwendungen	4.931.600	508.300	179.100	80.700	88.300	120.000
Aufwand Gesamt	12.678.400	17.271.600	21.715.000	27.805.700	37.254.100	38.912.600
Ergebnis	- 7.222.200	- 9.865.900	- 14.215.200	- 19.661.700	- 23.726.900	- 25.474.500

Unter den Transferaufwendungen ist der Aufwand für die einzelnen Verkehrsverträge noch einmal gesondert aufgeschlüsselt.

In den jeweiligen Verkehrsverträgen sind Regelungen zu Kostenfortschreibung auf Basis von Indizes vorgesehen. Die Fortschreibung der Kosten erfolgt anhand eines Beispiels für den Regionalverkehr anhand folgender Indizes:

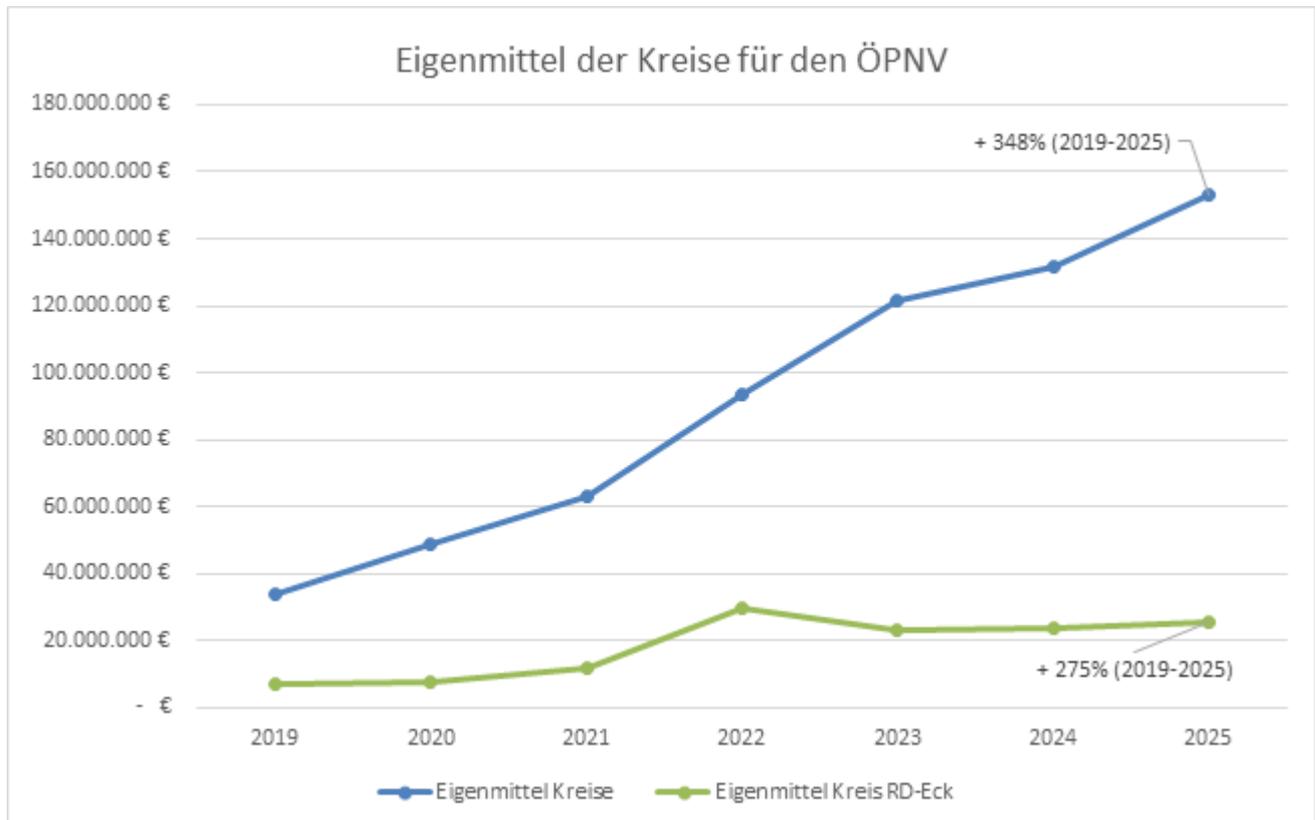
- zu 55 % Löhne, „Index der tariflichen Stundenverdienste“; lfd. Index-Nr. H49.3
- zu 10 % Index der Erzeugnisse gewerblicher Produkte; lfd. Index-Nr. 1
- zu 15 % Energiekosten, Index: "Dieselkraftstoff bei Lieferung an Großverbraucher"; lfd. Index-Nr. 175
- zu 20 % übrige Kosten: keine Veränderung

Von 2020 bis 2024 (für 2025 liegen noch keine Zahlen vor) haben sich danach die Kosten um 17,99 % erhöht:

Fortschreibung der Betriebskosten	Gewichtung	2021	2022	2023	2024
Bezugsjahre der Veränderung		2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
Löhne	0,55	3,79%	2,08%	2,32%	7,00%
Gewerbliche Produkte	0,1	8,58%	29,80%	0,23%	-1,84%
Dieselmkraftstoff	0,15	9,18%	44,80%	-14,36%	-4,92%
Übrige Kosten	0,2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Veränderung gesamt	1	4,32%	10,84%	-0,86%	2,93%
Fortschreibungsfaktor		1,0432	1,1084	0,9914	1,0293
Fortschreibung kumuliert		4,32%	15,63%	14,63%	17,99%
Fortschreibungsfaktor kumuliert		1,0432	1,1563	1,1463	1,1799

Landesweite Entwicklung der Kosten im ÖPNV

Zur besseren Einordnung der o.a. Kostenentwicklung im ÖPNV des Kreises RD-Eck seien diese einmal im Vergleich zur landesweiten Entwicklung dargestellt:



Quelle: SHLKT, Auswertung der HH-Produktgruppe 547 der Kreise SH

Die Kreise in SH haben in den vergangenen Jahren ihr ÖPNV-Angebot erheblich ausgebaut und damit einen wesentlichen Beitrag zu der auch von Bund und Land geforderten

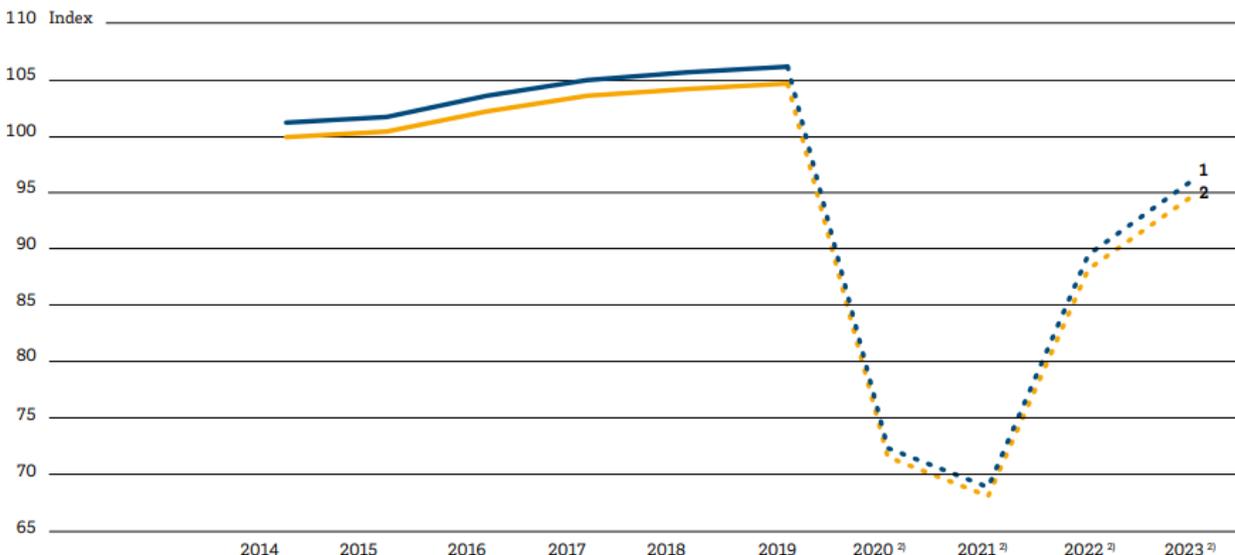
Mobilitätswende geleistet. Gleichzeitig sind die Kosten insbesondere für Personal aber auch für Energie nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Inflationsentwicklung infolge des Krieges in der Ukraine deutlich angestiegen. Allein in den elf Kreisen wuchsen die eingesetzten Eigenmittel in der Produktgruppe ÖPNV von gut 34 Mio. EUR im Jahr 2019 um rund 350 Prozent auf rd. 153 Mio. EUR im Jahr 2025. Die Eigenmittel im Kreis Rendsburg-Eckernförde sind im genannten Zeitraum um 275 Prozent gestiegen.

2. Welche Effekte haben in den Jahren 2020 bis 2025 (Plan) zu außergewöhnlichen Kostenveränderungen in welcher Höhe geführt? Bitte beziffern Sie die entstanden Kosten und ggf. Einsparungen für jedes Jahr und gehen Sie insbesondere auf folgende Aspekte ein: Corona-Pandemie und Corona-Hilfen, 9-Euro-Ticket und Deutschland-Ticket, Energiepreisssteigerungen, tarifliche Lohnsteigerungen für das Fahrpersonal, Schülerbeförderung sowie weitere relevante Entwicklungen.

Grundsätzlich können folgende Effekte benannt werden, die zu außerplanmäßigen Belastungen für den ÖPNV geführt haben:

- **Pandemiebedingte Einnahmeverluste:** Durch die COVID-19-Pandemie sanken die Fahrgastzahlen in Deutschland erheblich, insbesondere während der Lockdowns und Einschränkungen. Das führte zu erheblichen Einnahmeverlusten. Für den Kreis RD-Eck ergaben sich dadurch keine unmittelbaren Verluste, da das Land die durch Corona bedingten Einnahmenausfälle über einen Rettungsschirm zu 100% übernommen hat. Mittelbar ergeben sich dennoch Verluste, da der Rettungsschirm nur die Verluste gegenüber dem Bezugsjahr 2019 ausgeglichen hat. Etwaige, insbesondere mit Ausbau des Regionalverkehrs in 2021 erwarteten Mehrerlöse konnten damit faktisch nie erzielt werden.

Fahrgäste im ÖPNV / VDV-Statistik



Vorstehende Grafik verdeutlicht den durch Corona verursachten „Knick“ in der Entwicklung der Fahrgastzahlen, der sich ebenso im Kreis abgebildet hat. Das vor-Corona-Niveau wurde 2024 im Kreis noch nicht wieder erreicht. Damit fehlen dem Kreis theoretische Fahrgeldeinnahmen, die mit Ausweitung des Regionalverkehrs erwartet, aber auf Grund von Corona nicht im erwarteten Maße

realisiert werden konnten. Der dadurch entstehende Fehlbetrag liegt in etwa zwischen 1-2 Mio. EUR p.a.

- **Tarifmaßnahmen:** Die gewöhnlichen Tarifsteigerungen werden über den entsprechenden Index (vgl. 1.) ausgeglichen. Allerdings kam es in den Jahren 2023-2025 zu Sonderzahlungen an die Beschäftigten als Corona- bzw. Inflationsausgleichsprämien. Diese Sonderzahlungen werden in der Entwicklung des Personalkostenindizes nicht berücksichtigt (VO/2024/154 bzw. VO/2024/154-01). Für die Jahre 2023+2024 waren es rund 790.000 EUR, für 2025 stehen noch 395.000 EUR zur Freigabe aus.
- **9-Euro und Deutschlandticket:** Die durch diese auf politischen Beschluss eingeführten Tickets entstehenden Mindereinnahmen wurden bzw. werden vollständig vom Bund und Land übernommen. Der dem Kreis dadurch jährlich entstehende Fehlbetrag wird gem. Richtlinie vom Land übernommen, so dass für den Kreis keine finanzielle Belastung besteht.
- **Lieferkettenprobleme und Energiekosten:** Die gestiegenen Preise verursacht durch den Angriffskrieg auf die Ukraine werden über die jeweiligen Kostenindizes abgedeckt. Vgl. entsprechende Tabelle zu 1. Dort sind im Vergleich der Jahre 2021-2022 auch die außergewöhnlichen Kostensteigerungen abgebildet.
- **Schülerbeförderung:**
Die Schülerbeförderungssatzung wurde 2021 dahingehend geändert, dass die Entfernung zwischen Wohnort und Schulort sowie die zumutbare Wartezeit gesenkt wurden.
Damit sind mehr Schüler/innen anspruchsberechtigt geworden und erhalten nun eine Schülerfahrkarte, außerdem sind mehr Busverbindungen bzw. freigestellte Verkehre erforderlich geworden.
Das Bildungsticket wurde 2024 im Kreis eingeführt und hat den bis dahin geltenden Bildungstarif ersetzt. Aufgrund der höheren Attraktivität und des ausgeweiteten Adressatenkreises haben mehr Schüler/innen ein Bildungsticket, als zuvor der Bildungstarif genutzt wurde.
Es bestehen außerdem Fixkosten für die Erstellung und Ausgabe der Fahrkarten sowie Abonnementbetreuung durch den Dienstleister.

3. Wie haben sich die Kosten für die vertraglich vereinbarten Optionen (Verdichtung zur Nebenverkehrszeit, Verdichtung touristischer Linien, Zusatzverkehre am Wochenende) in den Jahren 2021-2025 entwickelt?

Die genannten Optionen wurden nicht beauftragt, so dass für diese keine Kosten entstanden sind.

4. In welchen Jahren zwischen 2021 und 2025 wurden Linienreduzierungen realisiert und welche Einsparungen wurden damit erreicht (exklusive SMILE24 Projektgebiet)?

Bislang wurden zwei nennenswerte Leistungsreduzierungen beschlossen und umgesetzt:

- 2023 wurden auf Basis des Beschlusses des REA rund 190.000 Fahrplankilometer gestrichen (vgl. VO/2023/142, REA vom 26.04.2023) und damit ca. 430.000 € eingespart.
- 2025 wurden auf Basis des Beschlusses des REA rund 258.000 Fahrplankilometer gestrichen (vgl. VO/2024/298, REA vom 09.10.2024) und damit ca. 560.000 € eingespart.

5. Welche finanziellen Auswirkungen werden im Jahr 2026 aufgrund der erwarteten Umverteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket prognostiziert und in welcher Höhe ist mit einer Entlastung für den Kreishaushalt zu rechnen?

Im Zuge der Einführung des Deutschland-Tickets wurde ein Einnahmeverteilungsverfahren in drei Stufen vom Koordinierungsrat aus Bund und Ländern beschlossen.

- In einer 1. Stufe wurde eine pragmatische Lösung umgesetzt, bei der die Verkäufer die erzielten Einnahmen weitestgehend behalten haben.
- Die 2. Stufe sieht eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen auf die Bundesländer unter Berücksichtigung des Wohnortes der Deutschland-Ticket-Nutzer*innen vor. Im Januar 2025 ist der vorgesehene Einnahmeverteilungsvertrag zur rechtlichen und organisatorischen Anwendung der Stufe 2 durch die Verkehrsministerkonferenz beschlossen worden. Nach der Zustimmung der beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. Tariforganisationen soll die Umsetzung der Stufe 2 ab Mai 2025 starten. Über eine rückwirkende Anwendung ab dem 01.01.2025 wird noch entschieden.
- In einer zukünftigen 3. Stufe sollen die Einnahmen dann dorthin fließen, wo die Deutschland-Tickets konkret genutzt wurden (nachfrageorientierte Einnahmeverteilung). Die Umsetzung wird für das Jahr 2026 angestrebt.

Sowohl für die Stufe 2 kann bereits keine gesicherte Aussage darüber getroffen werden, ob überhaupt und falls ja, in welcher Höhe mit einer Entlastung für den Kreis gerechnet werden kann.

Um das avisierte Einnahmeverteilungsverfahren gem. Stufe 2 umsetzen zu können wurde eine Bundesweite Clearing-Stelle eingerichtet, welche für das Jahr 2025 alle Tarifierlöse aller bundesweit tätigen Nahverkehrsunternehmen sammelt um auf dieser Grundlage eine Berechnung der Verteilung vorzunehmen. Bevor Aussagen zu möglichen Auswirkungen auf den Kreis getroffen werden können ist zunächst abzuwarten, bis erste Ergebnisse aus dem Prozess vorhanden sind.

Für die Stufe 3 ist eine Prognose ebenso wenig möglich, da es hier noch an einem auszuarbeitenden Regelwerk fehlt, wie überhaupt eine nachfrageorientierte Einnahmeverteilung erfolgen soll.