

Leipziger Volkszeitung, 28./29. Oktober 2023

TITLSEITE:



LEIPZIG

Leipzigs Oberbürgermeister sendet Notruf nach Berlin ab:
„Kommunen werden es ohne Hilfe nicht schaffen“

Wer soll das bezahlen?

Burkhard Jung sieht Berlin in der Pflicht – und fordert einen Runden Tisch, an dem Regierung, Länder und Kommunen ein neues Finanzierungssystem für den Betrieb von Bus & Bahn aushandeln und sich Verantwortungen teilen.



Die großen Zukunftsaufgaben für Städte wie Leipzig – Klimawandel, Energiewende und Entwicklung des Nahverkehrs – sind ohne Hilfe von Land und Bund von den Kommunen nicht zu stemmen, sagt Leipzigs OBM Burkhard Jung. Quelle: PM Hoffmann

Von Dominic Welters und Alisha Mendgen

Ein Oberbürgermeister schlägt Alarm - und er tut es mit unmissverständlichen Worten. Leipzigs Rathauschef Burkhard Jung (SPD) fordert schleunigst großzügige Unterstützung aus Berlin, wenn die großen Aufgaben bewältigt werden sollen, die sich die Kommunen selbst, aber auch die Regierung per Gesetz vorgegeben haben.

Allein Leipzig steht laut Jung vor einem Riesenberg an **Pflichtaufgaben**. „Die **Wärmeplanung** muss auf den Weg gebracht werden. Wir brauchen flächendeckend **neue Stromnetze für die Wärme- und Verkehrswende**. Wir müssen **Straßen und Brücken sanieren**, **Schulen und Sporthallen bauen**. Wir wollen die **Verkehrsräume neu aufteilen** und **Hauptachsen für den Wirtschaftsverkehr schaffen**.“ Darüber hinaus müsse sich die Stadtverwaltung um die **Krankenhäuser** kümmern und das **Wohnen bezahlbar halten**. „Überall gehen wir in Vorleistung - das alles bringt uns finanziell an den Rand“, skizziert der OBM ein Szenario, bei dem Ohrenzeugen geneigt sein könnten, die weiße Fahne zu hissen. **Denn allen Kommunen fehlten in den nächsten Jahren „Milliarden und Abermilliarden“**. Alles nicht zu schaffen?

OBM Jung forciert Runden Tisch

Aufgeben will der Leipziger Oberbürgermeister nicht. Er gibt sich kämpferisch und macht eine klare Forderung auf: „Wer bestellt, muss letztlich auch bezahlen. Ich fordere deshalb einen **Runden Tisch**, an dem **Bund, Länder und Kommunen zusammensitzen und schnellstmöglich Strategien entwickeln**, wie wir die **Verkehrs-, Wärme- und Energiewende finanziert bekommen**.“ Die Republik brauche ein neues Finanzierungssystem, eine Verantwortungsgemeinschaft aus den drei genannten Säulen des Staates. „Das Lächerstopfen muss ein Ende haben. **Wir brauchen eine verlässliche und langfristige Finanzierung**.“ (*Warum hat er daran nicht schon 2019 bei der „Ausrufung des Klimanotstandes“ im Stadtrat gedacht??? – D. U.*) Zumal eins für Jung tabu ist: „Wir können die Kostensteigerungen beim Nahverkehr nicht eins zu eins an die Fahrgäste weitergeben. Das wäre sozialpolitisch nicht zu verantworten und würde dem Ziel der Verkehrswende auch zuwiderlaufen.“

Beim Thema **Nahverkehr** wird das Dilemma in Leipzig besonders deutlich spürbar. Jung fordert für die Absicherung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in seiner Stadt **schleunigst großzügige Unterstützung aus Berlin**. „Wir wollen vom Bund einen dynamischen und verlässlichen Beitrag zum Grundbetrieb, mindestens aber 15 Millionen Euro pro Jahr“, sagt er mit Blick auf den arg strapazierten Haushalt. Denn so wie den kommunalen Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) geht es allen Verkehrsverbänden und -unternehmen in der Bundesrepublik: Sie sollen die politisch gewollte Verkehrswende umsetzen, besitzen aber keine Reichtümer. (*Aber Berlin muss doch die halbe Welt beim „Kampf gegen die Klimakrise“ unterstützen, muss der Ukraine und Israel Waffen und Munition liefern, die Bundeswehr aufrüsten, Flüchtlinge unterbringen, Volksbildung verbessern – und sich als eines der wohlhabendsten Länder der Erde darstellen! Da bleibt kaum noch Geld für den Nahverkehr in Leipzig übrig... – D. U.*)

Die LVB benötigen für den Betrieb von Bus und Bahn längst finanzielle Hilfen in Millionenhöhe - sowohl aus dem Etat der Messestadt als auch aus der Schatulle der Holding Leipziger Gruppe, zu der neben den Verkehrsbetrieben die Stadtwerke, die Wasserwerke und die Sportbäder gehören. „Wir kommen in Leipzig beim ÖPNV schon jetzt auf einen **jährlichen Zuschussbedarf von 100 Millionen Euro**“, rechnet Jung zusammen. Mit der Einführung des 49-Euro-Tickets habe sich die Situation für die LVB nicht verbessert. Das Deutschlandticket bringe keine Mehreinnahmen, verlautet derweil aus dem Unternehmen.

Deshalb sagt Jung, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Leipziger Gruppe und Vizepräsident des Deutschen Städtetages: „Alle Kommunen bekommen die dauerhafte Finanzierung des ÖPNV nicht mehr hin, selbst reiche wie München nicht.“ **Deutschlandweit fehlten den Städten und Gemeinden gegenwärtig rund drei Milliarden Euro im Jahr, um den Nahverkehr „im Status quo“ am Laufen zu halten**. „Dabei wollen wir den ÖPNV ja eigentlich ausbauen und attraktiver machen, damit Menschen ihr Auto stehen lassen“, gibt der OBM zu bedenken.

Mit Spannung denkt der Stadtchef deshalb zunächst einmal an den 6. November. Dann wird zwischen Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und den Ministerpräsidenten der Länder über das weitere Schicksal des Deutschlandtickets zum Preis von 49 Euro beraten. Seit Monaten gibt es Streit zwischen Bund und Ländern, wie dieser besondere Fahrschein künftig finanziert werden soll. Beide Seiten haben sich zwar darauf geeinigt, jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr in die Umsetzung des D-Ticket-Programms zu zahlen. Doch auch hier sind Alarmglocken zu vernehmen.

400 Millionen Euro fehlen

Angeschlagen werden die warnenden Töne von den Verkehrsverbänden. Diese rechnen damit, dass drei Milliarden Euro im nächsten Jahr nicht ausreichen werden. **Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prognostiziert für 2023 und 2024 nämlich einen Bedarf in Höhe von 6,4 Milliarden Euro.** Also sind 400 Millionen Euro in der Kalkulation noch nicht gedeckt.

Der Deutsche Städtetag hat hinsichtlich dieser Finanzierungslücke eine klare Haltung. Er sieht kritisch, dass der Bundesverkehrsminister angekündigt hat, über die 1,5 Milliarden Euro vom Bund hinaus keinen weiteren Cent zahlen zu wollen. „Der Bund sieht, dass wir inflationsbedingte Mehrkosten haben. Wir befürchten nun, wir werden das als Kommunen, als Verkehrsverbände nicht allein stemmen können und haben Angst, dass das Deutschlandticket dann gegebenenfalls sogar vor dem Aus steht“, sagt Verena Göppert, die Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Deutschen Städtetages. „Das wollen wir aber nicht.“

Die Verkehrswende kostet Leipzig schon jetzt mehrere Millionen Euro zusätzlich

„Ohne Hilfe werden wir es nicht schaffen“

Öffentlicher Personennahverkehr, klimaneutrale Wärmeversorgung und Schulhausbau kosten Leipzig in den nächsten Jahren Milliarden. Doch schon jetzt laufen die Kosten aus dem Ruder.



Wohin steuert Leipzig bei den Kosten für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs? OBM Burkhard Jung fordert konkrete Weichenstellungen. Foto: André Kempner

Von Klaus Staeubert

Die Kommunen ächzen - erst unter den Folgen der Corona-Pandemie, nun unter Rekordinflation und hohen Energiepreisen. Dazu kommen die ambitionierten Klimaziele der Ampelregierung - die mehr und mehr Städte überfordern. **Allein Leipzig muss in den nächsten 15 Jahren Milliarden in die Verkehrs- und Energiewende investieren, damit die Stadt klimaneutral wird.** Er mache sich „große Sorgen“, sagt Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD). „**Wenn wir keine Hilfe von Bund und Land bekommen, werden wir das nicht schaffen.**“

Doch wo genau laufen die Kosten aus dem Ruder?

Sorgenkind Nummer 1 ist aktuell der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Damit Straßenbahnen und Busse der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) fahren können, brauchen sie enorme Mengen an Strom und Kraftstoff. **Die Energiepreise haben sich für das Unternehmen gegenüber 2019 aber verdoppelt.** Parallel müssen die LVB massiv in neue Fahrzeuge und Gleisanlagen investieren, **allein in diesem Jahr 90 Millionen Euro.** Auch in die Busflotte, die bis 2037 CO₂-neutral sein soll. **Schon bis 2027 will das Unternehmen 100 Elektrobusse im Einsatz haben. Einer kostet rund eine Million Euro, dreimal so viel wie ein herkömmlicher Diesel.** Auf lange Sicht wird die Umrüstung des Fuhrparks die Kasse des Verkehrsunternehmens durchaus entlasten. Denn der Energieverbrauch eines E-Busses hegt im Vergleich zum Dieselbus bei 30 bis 35 Prozent. Doch bis dahin laufen den Verkehrsbetrieben die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr immer weiter aus dem Ruder.

ÖPNV-Zuschuss hat sich verdoppelt

Denn nur ein Bruchteil davon übernehmen bislang Bund und Land. 90 Prozent der Ausgaben werden vor Ort, also durch Kommune und Fahrscheineinnahmen, finanziert. Wie viele andere Städte erbringt auch Leipzig seinen Anteil über den sogenannten steuerlichen Querverbund, Das heißt: **Große Teile der Gewinne von Stadt- und Wasserwerken fließen in den ÖPNV.** 2017 belief sich der Anteil noch auf 47 Millionen Euro. **Aktuell sind es schon 72 Millionen Euro, die sich aus den Preisen speisen, die die Leipzigerinnen und Leipziger für Strom, Gas, Fernwärme, Wasser und Abwasser bezahlen.**

Doch auch wenn die Leipziger Energie- und Wasserpreise schon heute hoch sind: Das Geld reicht nicht mal, um das aktuelle ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten, geschweige denn auszubauen, damit mehr Menschen vom Auto auf klimafreundliche Busse und Bahnen umsteigen.

Mittlerweile muss die Stadt zusätzlich aus ihrem kommunalen Haushalt direkt Geld in die LVB pumpen, damit deren Busse und Straßenbahnen fahren, nötige Investitionen angepackt werden können. In diesem und dem kommenden Jahr fließen aus der Stadtkasse zusammen 50 Millionen Euro in die LVB. Zur Einordnung: Das ist die Hälfte dessen, was Immobilieneigentümer in Leipzig jedes Jahr an Grundsteuer an die Stadt abführen.

Die Kosten im Nahverkehr werden aber noch weiter steigen. Die Gewerkschaft Verdi hatte in diesem Jahr für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein ordentliches Gehaltsplus erstritten. Die Monatslöhne steigen um mindestens 500 Euro. Die Tarifeinigung zeigt schon Wirkung. Hatten die LVB zuletzt wegen Fahrermangels sogar ihr Angebot stellenweise reduzieren müssen, bewerben sich mittlerweile wieder mehr Menschen auf freie Stellen. Das Verkehrsunternehmen ist für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer seit dem Tarifabschluss interessanter geworden. Allerdings hat das seinen Preis: Um 17 Millionen Euro steigen die Personalkosten ab dem nächsten Jahr. Sie machen 54 Prozent der Betriebskosten der LVB aus, die bei rund 300 Millionen Euro im Jahr liegen.

Freistaat Sachsen soll Rücklagen für ÖPNV einsetzen

In fünf Jahren, schätzt Oberbürgermeister Jung, wird der jährliche Zuschussbedarf der LVB bei 120 bis 130 Millionen Euro liegen. Eine Summe, die weder Stadt- und Wasserwerke noch die Kommune aufbringen könnten. Eine stärkere Beteiligung des Bundes an den laufenden Kosten ist daher für Jung zwingend. Baubürgermeister Thomas Dienberg (Grüne) sieht aber auch das Land in der Pflicht. „Es ist an der Zeit“, sagt er, „dass der Freistaat Sachsen seine Rücklagen für den ÖPNV einsetzt.“ *(Der Freistaat hat aber noch viele weitere Aufgaben zu lösen! – D. U.)*

Erfreulich: Die Fahrgastzahlen, die während der Pandemie auf unter 100 Millionen gefallen sind, bewegen sich wieder nach oben. Aktuell gehen die LVB von 146 Millionen Fahrgästen in diesem Jahr aus, was in etwa auf dem Niveau von 2019, also dem Jahr vor der Pandemie, liegt. Bis zum Jahr 2040, davon gehen interne Prognosen aus, könnte sich die Zahl der Fahrgäste auf jährlich 206 Millionen erhöhen - und damit auch die Einnahmesituation der LVB deutlich verbessern.

Deutschlandticket 25 Euro billiger als LVB-Abo

Dass sich Busse und Straßenbahnen nach der Pandemie so schnell wieder gefüllt haben, ist nicht zuletzt auch dem Deutschlandticket zu verdanken, das die Ampelregierung im Mai eingeführt hatte. Mit aktuell 49 Euro liegt es knapp 25 Euro unter dem Preis einer regulären Abo-Monatskarte der LVB - und ist dazu noch bundesweit gültig. Ein Großteil der Kundinnen und Kunden ist auf das Deutschlandticket umgestiegen. Für die LVB erst mal ohne Folgen. Denn die Einnahmeausfälle bekommt das Verkehrsunternehmen auf Basis der Fahrgastzahlen von 2019 durch Bund und Land erstattet - allerdings nur bis Ende dieses Jahres. Bis dahin ist die Finanzierung des Deutschlandtickets gesichert. Bislang konnten sich Bund, Länder und Kommunen nicht auf eine Fortsetzung einigen. Auf der Konferenz der Bundesregierung mit den Ministerpräsidenten der Länder am 6. November steht das Thema erneut zur Debatte.

Ohne Finanzierung dürfte es ab 2024 auch kein Deutschlandticket mehr geben. Fällt das weg, dann greift wieder die alte Ticketstruktur der LVB mit den höheren Monatsfahrpreisen.

Aber selbst, wenn sich Bund und Länder zum ÖPNV verständigen, wären die Finanzprobleme in den Kommunen noch lange nicht vom Tisch.

Leipzig, das jedes Jahr rund 900 Millionen Euro an Steuern einnimmt, mehr als 500 Millionen Euro aber schon an das städtische Personal auszahlt, muss nach dem Geburtenboom der vergangenen Jahre Schulen und Schulsportanlagen für die junge Generation errichten. Ein finanzieller Kraftakt. **Bis 2028 kostet der Schulhausbau die Stadt jährlich 220 Millionen Euro.**

Wärmewende kostet Leipzig sechs Milliarden Euro

Einen „unteren dreistelligen Millionenbetrag“ wird zudem die Erweiterung des Klärwerks im Rosental verschlingen, das bis zum Anschlag ausgelastet und für weiteres Bevölkerungswachstum nicht mehr ausgelegt ist. Schon jetzt mehren sich Vorfälle, dass Abwässer bei Starkregen nicht vollständig geklärt in Flüsse abgelassen werden.

Nicht zuletzt: **Bis 2038 will Leipzig eine klimaneutrale Wärmeversorgung erreichen, denn der Großteil der CO₂-Emissionen in der Stadt entfällt auf den Wärmesektor. Dazu sollen 60 Prozent der Haushalte an das Fernwärmenetz angeschlossen, muss quasi die halbe Stadt aufgedeckt werden.** Die Investitionen dafür prognostiziert Jung auf fünf bis sechs Milliarden

Euro. Hinzu kommen noch Investitionen in die Ertüchtigung des Stromnetzes, weil beispielsweise die Quartiere, in denen künftig keine Fernwärme zur Verfügung steht, wahrscheinlich auf stromintensive Wärmepumpen umgestellt werden müssen.

Selbst dem Grünen-Baubürgermeister Thomas Dienberg sind die klimapolitischen Ziele des Bundes mittlerweile offenbar zu ambitioniert. „Wir müssen uns ehrlich machen, was überhaupt zu schaffen ist“, gesteht er. *(Nachdem das Kind in den Brunnen gefallen ist! – D. U.)*

KOMMENTAR

Wunschdenken stößt auf bittere Realität



Von Klaus Staeubert

Manchen Zeitgenossen kann es gar nicht schnell genug gehen. Mit der Energiewende. Mit der Wärmewende. Mit der Verkehrswende. Nicht eins nach dem anderen, sondern alles gleichzeitig. Strom, den nur noch Wind und Sonne liefern. Häuser, die kohlendioxidfrei errichtet und beheizt werden. Ein öffentlicher Nahverkehr, der so attraktiv und preiswert ist, dass er das Auto quasi überflüssig macht. Bis 2045 will Deutschland zum klimaneutralen Land werden.

Dem rot-rot-grünen Leipziger Stadtrat reicht das nicht. Leipzig, so sein Ziel, soll schon fünf Jahre früher klimaneutral sein, bis spätestens 2038 die Wärmeversorgung der ganzen Stadt von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energien umgestellt werden. So hat es der Rat jedenfalls beschlossen.

Viel Theorie, viel Hoffnung. Denn wer das alles in so kurzer Zeit finanzieren, geschweige denn umsetzen soll, dies spielte in den Debatten bislang kaum eine Rolle. Der Hilferuf des Leipziger Oberbürgermeisters Burkhard Jung (SPD) offenbart jetzt eines: Wunschdenken stößt einmal mehr auf eine bittere Realität.

Denn schon beim öffentlichen Nahverkehr muss die Kommune, die auch Hunderte Millionen in neue Schulen, in Kulturbetriebe, in Sozialleistungen, Vereine und Verbände investiert, die Segel streichen. Ohne massive Finanzhilfen vom Bund ist sie finanziell nicht mehr lange in der Lage, wenigstens das derzeitige ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten. Da hat die Wärmewende, die einige Milliarden mehr kosten wird, in Leipzig noch nicht mal begonnen.

„Gute Absichten verstellen mitunter den Blick für die Realität“, sagte dieser Tage der ehemalige Bundespräsident Joachim Gauck. Es ist an der Zeit, dass diese Einsicht auch den Leipziger Stadtrat erreicht. Denn auch das Geld, das OBM Jung jetzt vom Bund fordert, kommt am Ende vom Steuerzahler, also von uns allen.

Längst überfällige klare Worte! – D. U.