



# Landkreistag Rheinland-Pfalz

Mainz, den 07.11.2019

## R E S O L U T I O N

### **Stärkung des ÖPNV als Schlüssel einer erfolgreichen Zukunft des ländlichen Raums und einer umweltgerechten Mobilität**

Die allgemeine Diskussion zu Klimaschutz und Klimawandel hat alle gesellschaftlichen Ebenen erfasst. Für die Bundesrepublik Deutschland maßgebliche Wirtschafts- und Industriezweige stehen auch vor diesem Hintergrund vor einem Umbruch. Mobilität ist neu zu definieren.

Allgemein wird eine Entwicklung vom Individualverkehr hin zum Ausbau alternativer Angebote angestrebt. Im Zentrum dieser Überlegungen stehen der Fernverkehr sowie auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der auch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beinhaltet. Der Ausbau von ÖPNV und SPNV ist gerade für die Landkreise in Rheinland-Pfalz von herausragender Bedeutung. Zum einen ist ein funktionierender ÖPNV und SPNV mehr denn je Voraussetzung für eine Wettbewerbsfähigkeit der Fläche. Zum anderen sind die Landkreise in Rheinland-Pfalz aufgrund ihrer Aufgabenträgerschaft für ÖPNV und SPNV gehalten, diese Form der Mobilität auch umweltgerecht zu gewährleisten. Dies erfordert eine Optimierung der Rahmenbedingungen, in deren Zentrum eine dauerhaft gesicherte Finanzierung stehen muss.

#### **A) Allgemeine Rahmenbedingungen**

1. Aktuell diskutiert wird eine Novellierung des Nahverkehrsgesetzes. In diesem Zuge fordern die Landkreise in Rheinland-Pfalz ein:
  - a) **an der Aufgabenträgerschaft von Kreisen und kreisfreien Städten für den ÖPNV bzw. für den SPNV festzuhalten.** Nur eine kommunale Trägerschaft gewährleistet, dass die vor Ort bestehenden Bedürfnisse mit Blick auf die Mobilität angemessen bedient werden können. Gleichzeitig ist die Gewährleistung der Mobilität eine Aufgabe

der Daseinsvorsorge, die unerlässlich für eine erfolgreiche Fortentwicklung des Landes Rheinland-Pfalz ist.

- b) Der SPNV ist bereits als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung organisiert. **Der Landkreistag fordert zudem ein, den ÖPNV (Buslinien ohne Regio-Buslinien) bei voller Konnexität in eine Pflichtaufgabe aufzustufen.** Es entspricht - auch vor dem Hintergrund einer Abkehr vom Individualverkehr - einem modernen Verständnis dieser Aufgabe, den ÖPNV nicht mehr als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe zu begreifen. Gleichzeitig erhalten auf diesem Weg die Landkreise in Rheinland-Pfalz eine größere Flexibilität bei der Aufgabenerfüllung zum Wohl unserer Bürgerinnen und Bürger.
- c) Der SPNV ist im Rahmen von zwei Pflicht-Zweckverbänden organisiert, in welchem die Kreise und kreisfreien Städte des Nordens und des Südens von Rheinland-Pfalz zusammengeschlossen sind. **Der Landkreistag bekennt sich an dieser Stelle zu den beiden Zweckverbänden und fordert das Land auf, diese auch nach einer Novellierung des Nahverkehrsgesetzes fortzuführen.** Die beiden Zweckverbände haben in den vergangenen Jahrzehnten unstrittig hervorragende Arbeit geleistet. Mit der erfolgreichen Umsetzung des Rheinland-Pfalz Taktes, eines überregional abgestimmten Fahrplans für die Schienen und überregionalen Buslinien, haben die Zweckverbände ihre Schlagkraft belegt. Bahnstrecken wurden reaktiviert, das Schienennetz insgesamt modernisiert und die Fahrgastzahlen ausgebaut. Für die geforderte umweltgerechte Mobilität gilt es daher, diese Zweckverbände zu erhalten, in ihren kommunalen Strukturen weiter zu stärken und das Aufgabenportfolio auszuweiten. Auch aus einem anderen Grund ist die Zusammenführung der beiden Zweckverbände abzulehnen: Allein aufgrund der topografischen Strukturen des Landes sind ÖPNV und SPNV im Norden und im Süden sehr unterschiedlich aufgestellt. Die daraus erwachsenden unterschiedlichen Anforderungen würden bei einer Zusammenlegung der beiden Zweckverbände nicht berücksichtigt.
- d) **Um der institutionellen Anerkennung der Verkehrsverbände einerseits sowie andererseits der operativen Stärkung der kommunalen Institution „Verkehrsverbund“ Rechnung zu tragen, sollten im Zuge der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes die Verkehrsverbände zu „Mobilitätsverbänden“ weiterentwickelt werden.** Dies beinhaltet insbesondere die Einführung einheitlicher digitalisierter Vertriebswege und die Integration ergänzender Fortbewegungsmittel und Fortbewegungsangebote wie Fahrräder oder flexible Bedienformen. Durch die Verschiebung

von Erlösen infolge der zunehmenden Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Bereich des straßengebundenen ÖPNV ist es zudem unerlässlich, dass die Verkehrsverbünde konkrete Regelungen für die Einnahmenaufteilung der auf sie entfallenden Erlöse festlegen. Die hierzu erforderlichen Datenlieferungen der Verkehrsunternehmen sollten zukünftig Regeln der Verkehrsverbünde unterliegen. Generell müssen die Verkehrsverbünde zur Umsetzung ihrer Aufgaben zukünftig ausreichende, verlässliche und dynamisierte Zuschüsse des Landes zu den Organisationskosten erhalten.

2. Zu den Rahmenbedingungen zählt unabdingbar eine Beschleunigung des Prozesses der Digitalisierung in ÖPNV und SPNV. So ist z. B. davon auszugehen, dass der Fahrscheinautomat im Bereich des ÖPNV und SPNV nur noch eine Übergangslösung darstellen wird. Generell muss künftig ausgeschlossen sein, dass bei einem Wechsel des Verkehrsträgers bzw. des Verbandsgebietes überhaupt Überlegungen anzustellen sind, welche Auswirkungen dies auf die jeweilige Fahrberechtigung hat. **Der Landkreistag fordert das Land auf, den Prozess der Digitalisierung im ÖPNV auch über den Einsatz finanzieller Mittel weiter zu unterstützen.**
3. Das Rheinland-Pfalz beabsichtigt, den Rheinland-Pfalz Takt durch „Rolph“ abzulösen. Auf dieser Internetplattform wird die Aufgabenorganisation im Nahverkehr näher vorgestellt und erläutert. Zudem stehen eine Fahrplanauskunft sowie ein Frage-Antwort-Katalog (FAQ) zum Nahverkehr zur Verfügung. Der Aufbau von „Rolph“ wurde und wird von den Kreisen über die SPNV-Zweckverbände sowie über die Verkehrsverbünde begleitet. **„Rolph“ stellt aus Sicht des Landkreistages eine begleitende Komponente für einen erfolgreichen Ausbau von ÖPNV und SPNV im ländlichen Raum dar.**
4. Dies alles setzt allerdings ein funktionierendes Schienennetz voraus. **Der Landkreistag fordert daher das Land auf, alle Voraussetzungen für den Erhalt und den Ausbau eines funktionstüchtigen Schienennetzes zu schaffen.** Auch die Reaktivierung von Bahnstrecken muss im Zuge des Mobilitätswende weiter auf der Agenda der Landesregierung stehen. Züge und Busse selbst sind so kundenfreundlich wie möglich zu gestalten. Dazu gehört insbesondere, diese mit Freifunkverbindungen auszustatten. Bahnhöfe und Bushaltestellen sind nach Möglichkeit zu modernisieren und zu reaktivieren. Dies beinhaltet selbstverständlich auch die schon gesetzlich festgeschriebene Anforderung, im Bereich des ÖPNV und des SPNV Barrierefreiheit herzustellen. Ohne finanzielle Unterstützung durch das Land ist dies alles nicht umsetzbar.

5. Voraussetzung für einen erfolgreichen ÖPNV ist zudem eine intakte Straßeninfrastruktur. Gerade ein funktionierendes, leistungsfähiges Straßennetz ist Grundvoraussetzung für eine gute Entwicklung der rheinland-pfälzischen Wirtschaft und Lebensader der ländlichen Räume und Städte. Hierzu gehören auch potenzielle Ausweich- und Umleitungsstrecken für den Fall witterungs-, unfall- oder baubedingter kurz- oder langfristiger Sperrungen. Nach wie vor besteht auch ein hoher finanzieller Bedarf für gerade den Kreisstraßenbau sowie ein wachsender finanzieller Aufwand für die Unterhaltung von Kreisstraßen, Brückenbauwerken sowie die weiter gehende verkehrstechnische Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund ist es vollkommen unverständlich, dass im Doppelhaushalt 2019/2020 die Mittel für den Kreisstraßenbau im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben sind. **Der Landkreistag fordert ein, diese Mittel unverzüglich in geeigneter Weise aufzustocken.**
  
6. **Schließlich ist auch der Radverkehr auszubauen.** Der Landkreistag beteiligt sich daher an einem Runden Tisch zur Fortentwicklung des Radverkehrs in Rheinland-Pfalz. Auch der Radverkehr stellt eine umweltgerechte Alternative zum Individualverkehr mit dem Auto dar. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass das Fahrrad aufgrund der langen Strecken im ländlichen Raum allenfalls nur begleitenden Charakter haben kann. Im Vordergrund muss der Ausbau von ÖPNV und SPNV stehen und bleiben.

## **B) Finanzielle Rahmenbedingungen**

1. Die Kommunen in Rheinland-Pfalz haben 13,2 Mrd. € Schulden. Umgerechnet auf Einwohner pro Kopf ist das die zweithöchste Belastung nach dem Saarland. Die Landkreise in Rheinland-Pfalz haben 2,4 Mrd. € Schulden, davon rd. 1,1 Mrd. € Liquiditätskredite. Der Kassenkreditbestand der Landkreise in Rheinland-Pfalz umfasst aufgrund dieser Höhe 49 % des bundesweiten Kassenkreditvolumens der Landkreise.
  
2. Aufgrund der desaströsen Finanzlage der Kreise sind daher auch die Belastungen aus dem ÖPNV/SPNV auf Dauer so gering wie möglich zu halten. Die bereits heute bestehenden Defizite, vor allem auch im Bereich des Schülerverkehrs, sind für die Kreishaushalte dauerhaft nicht weiter verkraftbar.
  
3. Zunächst muss der Bund die sektorale Trennung von Straßenmaut, Kfz-Steuer, CO<sub>2</sub>-Zertifikaten, Luftverkehrsabgaben und Mineralölsteuer aufheben und die Einnahmen aus diesen Bereichen auf ÖPNV und SPNV übertragen. Nur durch eine Absenkung der Tarife können die Menschen dazu veranlasst werden, eigene Pkw aufzugeben und auf den ÖPNV umzusteigen.

4. Der Schülerverkehr ist im Flächenland Rheinland-Pfalz das Rückgrat des ÖPNV. In den vergangenen Jahren teilweise zurückgehende Schülerzahlen, gleichwohl notwendige neue Verbindungen im Schülerverkehr, gestiegene Anforderungen, ebenso die jährlichen Kostensteigerungen, haben dazu geführt, dass die Landkreise immer stärker eigene Finanzmittel für den ÖPNV aufbringen müssen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten. Die Kostendeckung bei den Zuweisungen des Landes bei der Schülerbeförderung und der Beförderung zu den Kindergärten betrug zuletzt weniger als 80 %. Nach den Orientierungsdaten zur Haushaltswirtschaft 2020 wird diese Deckungsquote weiter absinken. Trotzdem hat der Landtag davon abgesehen, die Beförderungskosten zu erhöhen. Die 99 Mio. € aus dem Ansatz im Jahr 2018 werden in 2019 und 2020 fortgeführt.
  5. Weiterer Baustein sind die sog. Entflechtungsmittel des Bundes für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch in ÖPNV und SPNV. Diese fallen ab dem 01.01.2020 aufgrund der Neuordnung des Bund-Länder-Finanzausgleiches weg. Die bisherigen rd. 65,2 Mio. € Entflechtungsmittel sind im Doppelhaushalt vollständig aus originären Landesgeldern ersetzt worden. Ein dynamischer Aufwuchs wurde hingegen nicht vorgenommen. Dabei belegt schon allein der Umstand, dass die Höhe der Entflechtungsmittel seit dem Jahr 2007 unverändert geblieben ist, die Notwendigkeit einer Dynamisierung.
  6. Ein wesentlicher Baustein zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV/SPNV sind schließlich die Regionalisierungsmittel des Bundes. Hier steht das Land in der Pflicht, sich dafür einzusetzen, dass diese erhalten bleiben und nach Möglichkeit weiter gestärkt werden.
- 7. Insgesamt fordert daher der Landkreistag unter finanziellen Gesichtspunkten:**
- a) Die Finanzausstattung der Kreise, der SPNV-Zweckverbände und der Verkehrsverbände ist unverzüglich so zu stärken, dass diese als Voraussetzung für eine umweltgerechte Mobilität den Ausbau von ÖPNV und SPNV weiter zielgerichtet betreiben können und nicht nur auf den Erhalt des Status quo zurückgeworfen sind. Zu diesem Ausbau gehört u. a. die Reaktivierung von Bahnstrecken, eine dichtere Taktung des Schienenverkehrs, eine dichtere Taktung der Buslinien, die Anlegung von „Park and Ride-Parkplätzen“, die Anlegung von Radwegen. Das Signal, das durch die kaum erfolgte bzw. unterbliebene Aufstockung der Finanzmittel für diese Instrumente für eine umweltgerechte Mobilität ausgeht, ist verheerend.

- b) Die Höhe der Mittel für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse ist nach erfolgter Festschreibung im Fachgesetz mit einer Dynamisierungsquote zu versehen.
- c) Voraussetzung für einen erfolgreichen Busverkehr ist zudem eine intakte Straßeninfrastruktur. Aus diesem Grund sind die dafür vorgesehenen Mittel ebenfalls aufzustocken.

Der Landkreistag Rheinland-Pfalz hat diese Resolution in seiner heutigen Sitzung der Allgemeinen Landrätekonferenz am 07.11.2019 in Herxheim (Landkreis Südliche Weinstraße) beschlossen und wird sie in geeigneter Form der Landesregierung überreichen.