



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzender des Ausschusses für  
Klima, Energie und Mobilität  
Herrn Gerd Schreiner, MdL  
Landtag Rheinland-Pfalz  
Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz  
**18/2252**  
VORLAGE

DER STAATSEKRETÄR

Kaiser-Friedrich-Straße 1  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-0  
Poststelle@mkuem.rlp.de  
<http://www.mkuem.rlp.de>

14. Juli 2022

Mein Aktenzeichen  
0102-0001#2022/0085-1401  
MB.0009

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail  
MB2-Landtag@mkuem.rlp.de

Telefon / Fax  
06131 16-5365  
06131 16-175365

## Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 24. März 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
in der oben genannten Sitzung wurde zum

TOP 11) Ergebnisse des ÖPNV-Sondergipfels auf Bundesebene  
Antrag der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP  
Vorlage 18/1461

zugesagt, den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen. Dieser ist in der Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Michael Hauer

1/4

### Verkehrsanbindung

Ⓜ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bahnhofstraße“. ☞ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bahnhofstraße.

### Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz  
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),  
Tiefgarage am Rheinufer  
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



**Sprechvermerk zu TOP 11) Ergebnisse des ÖPNV-Sondergipfels auf Bundes-  
ebene, Antrag der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP,  
Vorlage 18/1461, AKEM vom 24.03.2022**

Am 23. Februar 2022 wurde wegen der Diskussion um die Verwendung und Erhöhung der Regionalisierungsmittel eine Sonderverkehrsministerkonferenz durchgeführt. Einziger inhaltlicher Tagesordnungspunkt war Top 3: Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030: Aufstockung der Regionalisierungsmittel und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Ausgangspunkt waren die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag des Bundes, wonach die Regionalisierungsmittel erhöht werden sollen. Der Bundesrechnungshof kritisierte jüngst, dass die Mittelverwendung nicht transparent erfolge und fordert verschiedenen Presseberichten zufolge eine „Bereinigung der Finanzierungsinstrumente“ und weiter, „den bisherigen Förderdschungel durch ein einheitliches ÖPNV-Gesetz abzulösen“.

Seitens der Landesregierung ist festzuhalten:

Es gibt weder einen Förderdschungel noch ist eine Bereinigung der Finanzierungsinstrumente notwendig. Vielmehr fördern die Länder aus den Regionalisierungsmittel unter anderem Infrastrukturprojekte, die – weil sie die Verkehrswege des Bundes betreffen – im Grunde aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren wären. Leider wird dieser Sachverhalt in der Debatte von Seiten des Bundes vielfach ausgeblendet.

Die Länder haben sich im Rahmen der Sonder-VMK bereit erklärt, auf Fachebene (hier: Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder, kurz GKVS) an der vom Bund geforderten Arbeitsgruppe zur Reform der Nahverkehrsfinanzierung teilzunehmen. Ziel soll es sein, eine zukunftsfähige Finanzierungsstruktur zu erarbeiten, Transparenz über die künftig benötigten Mittelbedarfe herzustellen und effiziente Vorgaben zur Erreichung der Klimaziele durch einen attraktiveren Öffentlichen Personenverkehr zu entwickeln. Die Arbeitsgruppe soll dabei Kriterien für Mindeststandards, Qualität, Erreichbarkeit, Attraktivitätssteigerung, Digitalisierung, intermodale Vernetzung und Tarife sowie Kapazitätsverbesserungen als auch darüber hinaus die Fragen der Finanzierung für diese Aufgaben erörtern und dazu Vorschläge entwickeln. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sollen bis zur Sommerpause 2022 erarbeitet und auf der Herbstkonferenz 2022 vorgestellt werden, damit sie in die weitere Ausgestaltung der ÖPNV-Finanzierung ab dem Haushaltsjahr 2023 Eingang finden können.





Die Forderung der Länder lautet wie folgt:

Zur Sicherung des Status Quo im Nahverkehrsangebot in 2022 eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 0,75 Mrd. € als ersten Schritt. Für Rheinland-Pfalz würde dies ein Plus von 35 Millionen Euro für 2022 bedeuten. In den Folgejahren sollte eine Erhöhung pro Jahr um 3 Mrd. € folgen. Diese Erhöhung muss losgelöst von den notwendigen Ausgleichszahlungen für die Corona-Schäden gesehen werden, welche die Länder im Übrigen ja zu 50% gegen zu finanzieren haben. Die Verkehrsministerkonferenz hat den Beschlussvorschlag der vorbereitenden Abteilungsleiterkonferenz bestätigt und um einen neuen Punkt 7 ergänzt, der die grundgesetzliche Absicherung der Finanzausstattung der Länder aus dem Steueraufkommen des Bundes – als eines der Ergebnisse der Bahnreform – für die Sicherstellung der Angebote im ÖPNV bekräftigt.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat in seinen Redebeiträgen die grundsätzliche Bedeutung des ÖPNV für die Mobilität sowohl in ländlichen als auch in den verdichteten bzw. Ballungsräumen bestätigt, weshalb er, seinen Aussagen zufolge, die Forderung der Länder nachvollziehen könne. Er sagte zu, das Gespräch mit dem Bundesfinanzminister zu suchen um mit ihm zu vereinbaren, dass die entsprechenden Mittel in den Haushalt eingestellt werden. Dennoch sei eine Überprüfung der Finanzierung notwendig, die durch die Länder gemäß dem Beschlussvorschlag mitgetragen werde.

Mittlerweile wurde bekannt, dass es keinen offiziellen Antrag des Bundesverkehrsministeriums auf Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 gegeben hat. Die Länder stimmen sich aktuell ab, welche Schlussfolgerungen hieraus zu ziehen und welche weiteren Schritte kurzfristig gemeinsam zu ergreifen sind.

Mit der nun zu erwartenden Verschiebung einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel droht eine strukturelle Schieflage der Nahverkehrsfinanzierung. Als wesentliche, bislang nicht berücksichtigbaren Faktoren sind hierbei unter anderem zu nennen:

- Die Kostensteigerungen insbesondere im straßengebundenen ÖPNV (Löhne im privaten Busgewerbe)
- Die nun auch kriegsbedingt ansteigenden Energiepreise
- bundesgesetzlicher Regelungen wie der Umsetzung der Clean Vehicles Directive



Hinzu kommen die zahlreichen in den Jahren ab 2023 baureifen Investitionen insbesondere im Bereich des SPNV (dabei herausragend: Die Landeszuschüsse für die Elektrifizierung von Eifelhauptbahn und Ahrtalbahn im Umfang von derzeit veranschlagten mindestens 82 Mio. €) sowie die neue Generation der Verkehrsverträge im Bus- und Schienenbereich. Dort sind die Effizienzgewinne nach der erstmaligen Vergabe im Wettbewerb vor rund 15 Jahren aufgezehrt, so dass sich per se die Zuschüsse für die Verkehrsleistungen auch nach erneuter wettbewerblicher Vergabe erhöhen. Hinzu kommen die inhaltlich unstrittigen, sich zum Teil erheblich preisstigernd auswirkenden Erhöhungen der Standards beim Angebot an sich (Fahrplanverbesserungen- und Ausweitungen), die Verbesserung der Qualitätskriterien sowie die Vorgaben zur Personalübernahme und den damit zusammenhängenden Sozialstandards.

Um den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen als Teil einer klimapolitischen Langfriststrategie ausbauen zu können, ist ein erhöhtes Engagement des Bundes bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unabdingbar. Dies betrifft die Schieneninfrastruktur als auch die Regionalisierungsmittel gleichermaßen.