



Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz
Frau Malu Dreyer
Staatskanzlei Rheinland-Pfalz
Peter-Altmeier-Allee 1
55116 Mainz

Datum: 15.07.2022
Ansprechpartner: Stephan Pauly
Durchwahl: 0261 30355-12
E-Mail: s.pauly@vrminfo.de

Finanzierung des ÖPNV in Rheinland-Pfalz

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin,

Ende des kommenden Monats, am Mittwoch, 31.08.2022, läuft die Finanzierungsphase des sog. „Corona-Rettungsschirmes ÖPNV“ aus, die in Folge der Corona-Pandemie den Bus- und Bahnunternehmen im ÖPNV/SPNV innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und im Land Rheinland-Pfalz den Ausgleich der entstandenen massiven Einnahmeverluste gewähren soll. Für die eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Land stehen somit ab dem 01.09.2022 keine Ausgleichsleistungen mehr zur Verfügung. Für die gemeinwirtschaftlich organisierten Verkehre, finanziert durch die kommunalen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger im Sinne des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes von 2021, endet der Corona-Rettungsschirm spätestens zum 31.12.2022, wenn nicht erneut eine „Notlage“ im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 definiert wird.

Eine Verlängerung der Finanzierungshilfen auf Bundes- und Länderebene ist derzeit nicht in Sicht, obgleich das Fahrgastniveau im Jahr 2022 in Teilen des Landes Rheinland-Pfalz noch bis zu 40% unter dem Vor-Corona-Ausgangswert des Jahres 2019 liegt. Mit anderen Worten: die Finanzierungshilfen brechen weg, ohne dass diese auch nur annähernd im Rahmen einer Nutzerfinanzierung durch die Kunden und Kundinnen ausgeglichen werden könnten.

Als zusätzliche finanzielle Belastung hat sich die seitens der Landesregierung gegenüber den Tarifvertragsparteien im ÖPNV gegebene Zusage entwickelt, Lohnsteigerungen für Fahrer und Fahrerinnen im rheinland-pfälzischen ÖPNV von 13,20 EUR über 15,10 EUR auf 17,20 EUR hälftig mitzufinanzieren. Wie Ihnen bekannt ist, sitzen die kommunalen Aufgabenträger nicht am Verhandlungstisch der autonomen Tarifvertragsparteien – müssen jedoch gemeinsam mit dem Land alle dort getroffenen Vereinbarungen hälftig mitfinanzieren.

Viele der gerade sehr ländlich geprägten Landkreise haben im Vertrauen auf das im novellierten und am 13.02.2021 in Kraft getretenen Nahverkehrsgesetz gegebene Versprechen der Auferlegung des ÖPNV als Pflichtaufgabe und der damit erwarteten Konnexität in den vergangenen zwei Jahren erhebliche Leistungssteigerungen im Rahmen europaweiter Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben, erfolgreich umgesetzt und stehen nun ohne weitere Finanzierungszusagen des Landes alleine in der Finanzierungsverantwortung.

Gleichzeitig führt auch der gesetzgeberische Rahmen des Bundes bereits heute zu weiteren erheblichen Kostensteigerungen bei der Organisation und Durchführung des ÖPNV auf der Straße. Hier sei beispielsweise an das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) erinnert. Das Gesetz schreibt bei der Beschaffung sauberer Nutzfahrzeuge insbesondere emissionsfreie Busse vor. Ab dem Zeitraum vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 muss dabei ein 45%iger Anteil der erbrachten Verkehrsleistungen durch emissionsfreie Fahrzeuge erbracht werden. Ab dem 01.01.2026 bis zum 31.12.2030 wird sogar ein Leistungsanteil von 65% (!) vorgeschrieben. Die Preise für die zu beschaffenden und im Rahmen der zukünftigen Ausschreibungen zu finanzierenden Busse erhöhen sich bei E-Fahrzeugen mindestens um den Faktor 1,5 bis 2 und bei Wasserstoff betriebenen Bussen nach heutigem Stand um den Faktor 3!

Die Berücksichtigung der gestiegenen Lohn- und Gehaltskosten im ÖPNV sowie die zuvor erwähnte erhebliche Verteuerung der Fahrzeugbeschaffung im Zusammenhang mit der Erreichung klimapolitischer Ziele stellt die kommunalen Gebietskörperschaften vor nahezu unlösbare Aufgaben, angesichts der derzeitigen und leider auch zukünftig zu erwartenden Finanzierungssituation.

Den vorgenannten kostensteigernden Parametern stehen leider keine auch nur annähernd ausreichenden Finanzierungshilfen gegenüber. Insbesondere der von Russland ausgehende und ohne weiteres als verbrecherisch zu bezeichnende Angriffskrieg auf die Ukraine haben zu einer Ressourcenverknappung fossiler Brennstoffe beigetragen, die am Markt trotz der vergeblich von der Bundesregierung initiierten Preisrabatte beim Bezug von Kraftstoffen zu einer nahezu exorbitanten Verteuerung der Produktionskosten im ÖPNV beigetragen haben.

Um diese abfedern zu können, müssten in den Verkehrsverbänden des Landes am kommenden 01.01.2023 die Nahverkehrstarife um ca. 12 % erhöht werden. Dies würde ungefähr 30 Mio. € Mehreinnahmen von Fahrgastseite erwirtschaften. Dem stehen aber deutlich höhere Kostensteigerungen gegenüber: wir rechnen 2023 für alle vier Verbände mit rund 50 Mio. € Pandemieschaden, 20 Mio. überplanmäßiger Energiekostensteigerung und sollen gleichzeitig noch 11 Mio. € kommunalen Anteil am Rheinland-Pfalz-Index für dessen Stufen 1 und 2 finanzieren.

Angesichts der äußerst negativen Kundenreaktionen bei zurückliegenden Tariffortschreibungen mit Quoten von 2 bis 4% erwarten wir, die Geschäftsführer der vier großen Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz, seitens der Nutzer und Nutzerinnen, Kunden und Kundinnen einen Aufschrei der Empörung, der umso härter ausfallen wird, da mit dem derzeitigen „9-EURO-Ticket“ bundesweit ein Niedrigpreisniveau erreicht wurde, das angesichts der bislang 30 Mio. veräußerten Fahrausweise seitens der ÖPNV-Nutzer und -Nutzerinnen eine gänzlich andere Erwartungshaltung an die Tarif- und Verkehrsstruktur des zukünftigen ÖPNV in Rheinland-Pfalz erwarten lässt.

Sollte es tatsächlich zu Beginn des kommenden Jahres dazu kommen, dass einerseits die vorgenannten wegbrechenden Finanzierungshilfen von Bund und Land sowie andererseits die erheblich gestiegenen Produktionskosten nicht angemessen ausgeglichen werden, wird der ÖPNV in Rheinland-Pfalz die Funktion der Daseinsvorsorge im Rahmen der mobilen Grundversorgung zweifelsfrei nicht mehr erfüllen können. Die Angleichung der Lebensverhältnisse wird ebenso in den Hintergrund treten wie auch die von Bund und Ländern gleichermaßen definierten Ziele des Klimaschutzes. Wenn es nicht gelingt, diese dramatische Entwicklung durch eine neue Finanzierungsgrundlage abzuwenden, wird dies den ÖPNV im Land um mindestens ein Jahrzehnt zurückwerfen.

Darüber hinaus ist die Existenz vieler kleiner und mittelständisch geprägter Unternehmen im Bereich des ländlichen ÖPNV gefährdet. Bis zum Ende des Jahres 2022 werden wenigstens 10 bis 30 mittelständisch geprägte Verkehrsunternehmen ohne weitere finanzielle Hilfsmaßnahmen Insolvenzverfahren anstreben müssen. Die Situation vor allem für kleinere Verkehrsunternehmen ist nahezu als prekär zu bezeichnen.

Mit der Finanzierung des 2021 zur Pflichtaufgabe erhobenen Sicherstellungsauftrages der Kommunen im ÖPNV kann daher nicht bis zur Verabschiedung eines Landesnahverkehrsplanes gewartet werden, da ansonsten massive Angebotsreduktionen drohen.

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin, mit ähnlichen Schreiben haben sich Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbände zwischenzeitlich an die Landesregierung von Rheinland-Pfalz gewandt. Dies zeigt, dass die vorgenannten Institutionen gemeinsam mit dem Land an einer kundenorientierten Weiterentwicklung ganz besonders im Sinne der im Koalitionsvertrag der regierenden Parteien festgeschriebenen verkehrspolitischen Ziele mitwirken möchten.

Der Blick auf den bestehenden Fördermittelrahmen macht uns dabei durchaus Hoffnung: alleine die dem Land Rheinland-Pfalz gemäß dem Entflechtungsgesetz des Bundes zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 69 Mio. EURO könnten ganz erheblich zu einer dauerhaften Entspannung der Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur und damit auch zu einer weiteren Attraktivierung des ÖPNV beitragen.

Auch eine deutliche Aufstockung der Gelder im Rahmen des jetzt vorgelegten Referentenentwurfs für die Fortschreibung des Landesfinanzausgleichsgesetzes (LFAG), das im bisherigen § 15 (zukünftig § 17) den Finanzierungsrahmen für die Erfüllung der Pflichtaufgabe Schülerbeförderung regelte, könnte einen existenziell bedeutsamen Beitrag zur Sicherstellung des ÖPNV im ländlichen Raum leisten.

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin, in großer Sorge um den Erhalt des erreichten Leistungsniveaus im rheinland-pfälzischen ÖPNV einerseits und den Ausbau des ÖPNV/SPNV zur Erreichung der klimapolitischen Ziele des Landes andererseits sowie in Umsetzung einer erfolgreichen Verkehrswende stehen wir Ihnen selbstverständlich auch für ein Gespräch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre



Verkehrsverbund Region Trier GmbH
Geschäftsführerin Frau Barbara Schwarz



Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
Geschäftsführer Herr Stephan Pauly



Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Geschäftsführer Herr Volkhard Malik



Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH
Geschäftsführerin Frau Silke Meyer