

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Helmut Martin und Martin Brandl (CDU)  
– Drucksache 17/12673 –

### Quantifizierbare Kosten der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/12673** – vom 11. August 2020 hat folgenden Wortlaut:

Ein effizienter und moderner Nahverkehr ist von großer gesellschaftlicher Bedeutung. Trotzdem bleibt nach dem bisherigen zeitlichen Ablauf und den vorgelegten Informationen die Zielsetzung der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes unklar. Für die weitere Befassung wichtig sind vor allem objektive, quantifizierbare Faktoren, an denen später auch der Erfolg der Reform gemessen werden sollte sowie eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen finanziellen Mittel.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie haben sich die von der öffentlichen Hand zu tragenden Gesamtkosten des in Rheinland-Pfalz betriebenen Nahverkehrs in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte aufteilen in Bahn, Bus, Stadtbahn, etc.)?
2. Wie haben sich die Anteile des Bundes, des Landes und der Kommunen an den in Frage 1 genannten Kosten in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte jeweils in absoluten und relativen Zahlen auflisten)?
3. Gibt es am Landesdurchschnitt (Euro je Kilometer) gemessen besonders kostengünstige oder besonders kostenintensive Strecken oder Verkehrsmittel für die öffentliche Hand (bitte auflisten)?
4. Wenn ja, was sind die Gründe (bitte auflisten)? Wenn nein, warum nicht?
5. Wie viel kostet ein zusätzlicher Kilometer beim Nahverkehr durchschnittlich für die öffentliche Hand (bitte aufteilen in Bahn, Bus, Stadtbahn, etc. und begründen)?
6. Gibt es besonders kostengünstige oder besonders kostenintensive Strecken oder Verkehrsmittel (bitte auflisten)?
7. Wenn ja, was sind die Gründe (bitte auflisten)? Wenn nein, warum nicht?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 1. September 2020 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 NVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Schülerbeförderung nehmen sie als Pflichtaufgabe wahr, den übrigen Busverkehr als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Es liegen keine belastbaren Informationen über die Ausgaben der Aufgabenträger im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor.

Die Höhe der für den ÖPNV/SPNV in den Jahren 2010 bis 2020 seitens des Landes eingesetzten Mittel ist getrennt nach Landes- und Bundesmitteln in der nachstehenden Tabelle angegeben. Für die Jahre 2010 bis 2019 handelt es sich um verausgabte Mittel, für das Jahr 2020 liegen noch keine abschließende Werte vor. Ab dem Jahr 2020 werden die Entflechtungsmittel durch Landesmittel ersetzt.

JAHR	AUSGABEN NACH MITTELARTEN (in Mio. €)								
	Regionalisierungs-mittel	Entflechtungsmittel	Σ Bundes-mittel	%	Landes-mittel	FAG-Mittel	Σ Landes-mittel	%	Σ Landes- u. Bundesmittel
2010	369,48	0,00	369,48	80%	0,78	93,38	94,16	20%	463,64
2011	371,25	0,00	371,25	79%	0,63	98,93	99,56	21%	470,81
2012	376,94	7,51	384,45	75%	0,51	130,23	130,74	25%	515,19
2013	372,03	11,60	383,63	71%	0,62	154,86	155,47	29%	539,10
2014	376,47	17,66	394,13	71%	0,38	162,58	162,95	29%	557,08
2015	411,88	19,24	431,12	73%	1,32	154,19	155,51	27%	586,63
2016	410,08	10,05	420,13	74%	0,26	149,73	149,99	26%	570,12
2017	404,77	5,61	410,38	72%	0,15	163,02	163,17	28%	573,55
2018	407,15	13,83	420,99	72%	1,98	163,96	165,94	28%	586,93
2019	415,63	10,81	426,44	72%	1,68	162,35	164,03	28%	590,48
2020	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.

Zu den Fragen 3 bis 7:

Im Landesdurchschnitt kostet ein Zug-Kilometer durchschnittlich ca. 9,50 Euro. Aussagen zu einzelnen Strecken können nicht gemacht werden, da wettbewerbliche Vergaben in der Regel in Bündeln vorgenommen werden. In Bezug auf die Produkte im SPNV gilt jedoch allgemein die Aussage, dass Regional-Express-Leistungen (RE) günstiger sind als Regionalbahn-Leistungen (RB). Die Regionalbahn (RB) trägt die Hauptlast des SPNV in Deutschland sowie in Rheinland-Pfalz. Die Züge erschließen ländliche Räume und verbinden sie – meist im Stundentakt – mit regionalen Zentren. Typisch sind daher viele Halte und eine geringere Reisegeschwindigkeit als bei überregionalen Verbindungen, die durch den Regional-Express bedient werden.

Im straßengebundenen ÖPNV liegen der Landesregierung keine Daten vor, die eine streckenbezogene Aussage zulassen. Auch hier gilt, dass die Verkehre in Bündeln ausgeschrieben werden. Generell sind Bündel mit einem hohen Anteil an Schülerverkehren teurer als Bündel, die hohe Anteile im Jedermannverkehr aufweisen.

Eine Aussage zu Mehrkosten für einen zusätzlichen Kilometer bei den verschiedenen Verkehrsmitteln ist nicht möglich, da diese von dem im Einzelfall vorliegenden Parametern abhängen. Dies ist von Vertrag zu Vertrag sehr unterschiedlich. Ebenso ist beispielsweise entscheidend für die Kosten, ob zusätzliche Fahrzeuge oder zusätzliches Fahrpersonal für die Leistung benötigt wird.

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister