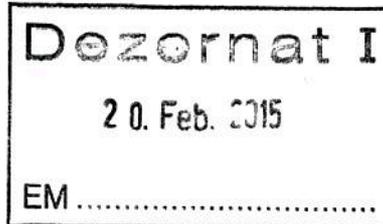




-Stadtratsfraktion

Werner Schreiner  
Harthäuserweg 29  
67433 Neustadt an der Weinstraße  
Tel.06321 – 14029  
e-mail [nw.schreiner@t-online.de](mailto:nw.schreiner@t-online.de)



,den 19.02.2015

Herrn Oberbürgermeister  
Hans Georg Löffler  
Rathaus  
67433 Neustadt

Regionalisierungsmittel  
Resolution

Stadtratssitzung vom 26.2.2015

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Löffler,

anbei erhalten Sie eine Resolution der SPD-Fraktion die Revision der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr betreffend.

Wir beantragen die Tagesordnung der Stadtratssitzung zur erweitern und die Resolution dem Stadtrat zur Verabschiedung vorzulegen.

Der Bundesfinanzminister gefährdet mit seinem Verhalten nicht nur die Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes, sondern auch die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen, die von diesem Projekt für die Stadt Neustadt an der Weinstraße ausgehen.

Mit freundlichen Grüßen



Die Vorsitzende der SPD-Stadtratsfraktion hat auf Nachfrage ihre Zustimmung zu diesem Antrag erteilt.



**SPD**

**-Stadtratsfraktion**

Werner Schreiner  
Harthäuserweg 29  
67433 Neustadt an der Weinstraße  
Tel.06321 – 14029  
e-mail [nw.schreiner@t-online.de](mailto:nw.schreiner@t-online.de)

,den 16.02.2015

## **Resolution des Stadtrates zu Neustadt an der Weinstraße**

### **Endlich Revision des Regionalisierungsmittelgesetzes vornehmen**

Da der Bundesfinanzminister die Verabschiedung des Gesetzes zur gesetzlich vorgesehenen Revision der Regionalisierungsmittel verweigert, die dringend benötigt werden, um die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs auf Dauer zu sichern und zu erweitern, verabschiedet der Stadtrat von Neustadt an der Weinstraße, um wirtschaftlich negative Entwicklungen von unserer Stadt abzuwenden, die nachfolgende Resolution:

**Der Bundesfinanzminister wird vom Stadtrat der Neustadt an der Weinstraße aufgefordert umgehend**

- 1.  
den Mehrbedarf der Länder bei den Regionalisierungsmitteln umgehend anzuerkennen,**
- 2.  
mit den Ländern in einen konstruktiven Dialog zu treten,  
mit dem Ziel,  
die Revision der Regionalisierungsmittel auf der Basis des  
Ländergutachtens  
zügig und erfolgreich rückwirkend zum 1. Januar 2015 abzuschließen  
und den im Jahr 1993 gefundenen politischen Konsens zur  
Bahnreform  
und zur Regionalisierung des SPNV nicht aufzukündigen.**

## **Erläuterung**

1. Mit dem Rheinland-Pfalz-Takt wurde seit 1994 das Mobilitätsangebot mit den umweltverträglichen Verkehrsmitteln Bahn und Bus im Lande Rheinland-Pfalz t Zug um Zug ausgebaut. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße hat davon nicht unwesentlich profitiert. Die hohen Nachfragezuwächse belegen den Erfolg des Konzeptes und machen den weiteren Ausbaubedarf deutlich.

Mit dem Konzept 'Rheinland-Pfalz-Takt 2015' haben das Land Rheinland-Pfalz und die beiden für den SPNV zuständigen Zweckverbände die Weichen gestellt für eine deutliche, aber gleichzeitig wirtschaftlich tragfähige Erweiterung der Angebote auf der Schiene sowie bei den BusRegioLinien. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße ist Mitglied des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd; der Oberbürgermeister ist stellvertretender Vorstandsvorsteher.

2. Diese Angebotsoffensive des Rheinland-Pfalz-Taktes steht und fällt mit der 1994 vereinbarten Bereitstellung der hierfür nötigen Mittel durch den Bund. Im Rahmen der Verhandlungen mit dem Bund um die Zukunft der Nahverkehrsfinanzierung (sog. Revision der Regionalisierungsmittel) haben die Länder ein umfangreiches Gutachten erstellen lassen, welches den Mittelbedarf der kommenden Jahre detailliert nachweist.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass maßgeblich durch die Verteuerungen der Infrastrukturbenutzungsentgelte für die bundeseigene Infrastruktur (Stationspreise und Trassenpreise) ein finanzieller Mehrbedarf entstanden ist. Im Prinzip ist es ein Unding, dass die Unternehmen des Bundes via überhöhter Trassen- und Stationspreis den größten Teil der Regionalisierungsmittel wieder „abgreift“, da die Trassen- und Stationspreise über den für die Steigerung der Regionalisierungsmittel vereinbarten Quoten liegen.

3. Das Ländergutachten kommt zum Ergebnis, dass bundesweit im Jahr 2015 rund 8,5 Mrd. € an Regionalisierungsmittel nötig sind, um die Angebote der Länder im SPNV, den diesen ergänzenden ÖPNV sowie weitere Fördermaßnahmen zu finanzieren. Die Länder haben sich parallel dazu einvernehmlich zu einem neuen Verteilungsschlüssel bei den Regionalisierungsmitteln verständigt. Die diesbezüglichen Regelungen aus dem Jahr 1994 müssen reformiert werden, weil sich wesentliche Kriterien verändert haben.

-

4. Der Bund hat ein Gegengutachten zur Höhe der Regionalisierungsmittel erstellen lassen. Auch dessen Ergebnis müsste in der Konsequenz dazu führen, dass der Bund einen Mehrbedarf der Länder anerkennen müsste.

5. Der Bund vertritt aktuell die Meinung, dass die Revision der Regionalisierungsmittel in die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen integriert werden soll, deren zeitliche Umsetzung aber nicht absehbar ist und obwohl 1993 andere Überlegungen zugrunde lagen. Der Konsens zur Bahnreform im Jahre 1993, ging davon aus, wie es dann auch im Grundsetzfestgelegt wurde. Im Grundgesetzartikel 106a festgelegt wurde, dass die Regionalisierungsmittel bei der Bemessung der Finanzkraft der Länder keine Berücksichtigung findet.

6. Das Land Rheinland-Pfalz hat zusammen mit dem Land Baden-Württemberg in Bezug auf die direkte Verwendung der Mittel bundesweit die höchste Quote vorzu-

weisen. Deshalb führen stagnierende Mittelzuweisungen durch den Bund unmittelbar zu Haushaltsengpässen im Land oder zu Angebotskürzungen.

7. Ändert der Bund seine Haltung nicht, und beharrt er auch weiterhin auf seiner Position, den Ländern nicht die nötigen Mittel zur Verfügung stellen zu wollen, ist das Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes und der Ausbau des umweltverträglichen Schienenverkehrs gefährdet.