

AfD-Fraktion Kreistag Reutlingen Sulzstr. 35 72124 Pliezhausen

Landratsamt Reutlingen
Geschäftsstelle Kreistag
Z.Hd. Herrn Landrat Dr. Fiedler
Z.Hd. Herrn Rainer Mayer

Per eMail am 04.02.2024
R.Mayer@kreis-reutlingen.de



AfD-Fraktion im Kreistag Reutlingen
Sulzstr. 35
72127 Pliezhausen

eMail kt@mattburger.de
haraldrinderknecht@email.de

Ihr Schreiben vom 17. Januar 2025
KR-Drucksache Nr. IX-0421
Ihr Interview vom 14. Dez. 2024 im Reutlinger General-Anzeiger

Kreistags-Antrag für die Vergabe von Buslinien

Sehr geehrter Herr Landrat Dr. Fiedler,

Ihre indirekte Argumentation über die Verordnung 1370/2007 der europäischen Union nehmen wir zur Kenntnis, verweisen jedoch auf Art 28 Abs.2 GG zu der u.a. die Finanzhoheit der Gemeinden zählt¹. „Hierdurch erfolgte eine Hervorhebung des Stellenwerts der finanziellen Eigenverantwortung der Gemeinde“^{2 3}. „Neue Aufgaben dürfen jedoch nur noch durch den Landesgesetzgeber übertragen werden, der an die Kostenregelungspflicht des Art. 71 Abs. 3 LV gebunden ist“⁴. „Eingriffe in den Kernbereich verstoßen ausnahmslos gegen Art. 28 II S. 1. GG und sind verfassungswidrig“^{5 6}.

Ich denke aber die Rn. 77 macht es unmissverständlich deutlich: „Auch eine finanzielle Mindestausstattung zählt zum Kernbereich der Selbstverwaltungsgarantie“. ⁷ Hier wird auch auf Rn. 63 verwiesen: „Art. 28 Abs. 2. S. 1 GG enthält zudem einen Anspruch der Gemeinden auf eine finanzielle Mindestausstattung, die den Gemeinden die Gelegenheit zur „kraftvollen Betätigung“ sichert.“⁸

Haftungsausschluss: Die oberen Verweise und Einordnungen erfolgten durch Selbststudium. Es wäre nicht verwunderlich, wenn Details falsch eingeschätzt wurden, aber der Tenor nach 6 Büchern über das Kommunalrecht ist eindeutig. Weisungsaufgabe => Land hat zu zahlen, finanzielle Mindestausstattung ist zu gewährleisten, Übertragung und Ausweitung von Aufgaben sind vom Land zu finanzieren.

¹ [BVerfGE 52,95 (117); 71, 25 (36 f.) und 83, 363 (386)]

² [ISBN 978-3-17-028814-0 Kommunalrecht Baden-Württemberg, Verlag W.Kohlhammer 8. Auflage Seite 34 ff]

³ [ISBN 978-3-8487-78546 „Kommunalrecht Baden-Württemberg“; Engel Heilshorn; 12. Auflage Kapitel 6 Gewährleistung der Kostendeckung bei Aufgabenübertragung Seite 83:]

⁴ [Burgi, DVBl. 2007, 70 (76f); Schoch, DVBl. 2007, 261 ff]; VerfGH NW, Urt. V. 12.10.2010 – 12/09, JuS 2011, 860 ff.; zu /grds. Unzulässigen Aufgabenerweiterungen durch den Bund und Art. 125a Abs. 1 S. 1 GG Kallerhoff, DVBl. 2011, 6 ff.]

⁵ [ISBN 978-3-96838-311-8 7.Auflage „Kommunalrecht Baden-Württemberg – Das Prüfungswissen“ Hemmer /Wüst] Seite 15 ff]

⁶ [Grundlegende BVerfGE 1, 167 (175); Engel/ Heilshorn §5 Rn. 70]

⁷ [BVerwG, Urt. V. 31.1.2013 – 8 C 1.12, juris Rn. 18 ff.;]

⁸ [BVerwG, Urt. vom 25.3.1998 – 8 C 11.98, juris Rn. 21; Urt. V. 31.1.2013 ...]

In Ihrem Interview vom 14. Dezember 2024 haben Sie die Relationen geschildert. Die jährlichen Ausgabensteigerung des ÖPNV entsprechen dem 35-fachen des Zuschusses für das Theater die „Tonne“, oder dem 45-fachen des Zuschusses für die Württembergische Philharmonie. Um es nochmal deutlich zu machen. Wir reden hier über eine Ausgabensteigerung in 8 Jahren um den Faktor 15! Die rechtliche Grundlage wurde oben geschildert. Es ist eindeutig, dass hier eine Aufgabenausweitung vorliegt. So ist eine höherer Taktzahl sowie eine batterie-elektrische Antriebsform für die Linienvergabe gefordert. Nebst vergaberechtliche Prozessweiterungen, welche aber nur einmalig für 10 Jahre anfallen und damit nicht im Focus stehen.

In diesem Kontext ist die Bewertung „effizient“ für Elektrobusse zu sehen, wie Sie im Kreistag vom 16.12.2024 vorgetragen wurde. In der realen Welt bedeutet dies eine Halbierung der Reichweite, eine Verdopplung der Anschaffungskosten sowie 50% höhere Wartungskosten. Grob geschätzt wird am Ende doppelt so viel für die halbe Leistung bezahlt. Da Sie als Verwaltung die Anschaffung des E-Busses als (finanziell) effizient bewerten und damit eine (falsche) Kosteneinsparung dokumentieren brauchen wir uns als Landkreis auch nicht über fehlende Erstattungen wundern. Das ist nur die logische Folge einer Falschaussage.

Daneben ist es schlicht und einfach nicht akzeptabel keine Feststellung der tatsächlichen Personenbeförderung über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren vorzunehmen. Das erfüllt weder die Kriterien eines ordentlichen Kaufmanns und dürfte auch im Verwaltungsbereich nicht einmal die Mindestkriterien der ordentlichen Buchführung und Ausübung der Verwaltungsaufgaben darstellen. Die von Ihnen erwähnten Kriterien, wie Pendlerverflechtungen, künftige Entwicklungen etc. basieren allesamt auf einem Status Quo, den Sie nicht feststellen. Was bedeutet +20%, wenn die Basis, also die momentan mitfahrenden und zahlenden Personen, seit Jahrzehnten nicht festgestellt wird? Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoss je tausend Personenkilometer? Wie hoch sind die Einsparung an CO₂ durch die Ausweitung des Linientaktes? Um Ihnen die Situation klarer zu machen ein kleines Gedankenspiel. Nehmen wir an die Landesregierung würde 5,- € pro Tonne eingespartem CO₂-Ausstoss erstatten. Mit welchen Zahlungen kann der Landkreis Reutlingen rechnen? Die Antwort kann nur lauten – nichts – wir wissen ja nicht mal wie viele Personen befördert wurden.

Wenn Sie diese Fehlleistung mit Klimaschutz begründen, so möchte ich Ihnen versichern, dass die AfD Fraktion sehr viel Verständnis für den Schutz unserer Umwelt, der Menschen und Tiere hat. Aber für den Schutz einer statistischen Größe zum Preis einer Zunahme der jährlichen Ausgaben um 15.000%, nur für die optimistisch berechnete Reduktion des CO₂-Ausstosses um 0,00000004291% - dafür haben wir kein Verständnis.⁹

⁹ Der Anteil von CO₂ beträgt 0,04% der Atmosphäre, wovon 3,4% der CO₂-Emissionen menschengemacht sind und Deutschland einen Anteil von 1,8% zu den weltweiten Emissionen beiträgt. Im LK Reutlingen leben 298.000 / 85.000.000 = 0,351% der Personen. Nehmen wir nun eine potenzielle Halbierung des Ausstoßes an, so resultiert hieraus eine theoretische Reduktion von 0,00000004291%.

Betrachtet man die rechtliche Grundlage, sowie die historische Genese, so findet hier ein schleichender Prozess der Machtverschiebung statt. Freiwillige und damit lokale Entscheidungen des Kreistages werden durch Verordnungen in Hinterzimmern der EU vorgenommen und führen zu einer Verknappung der vom Kreistag zu entscheidenden Ausgaben. Hier gilt es sich entgegenzustemmen und die rechtlichen Spielräume zu nutzen.

Schauen wir uns die beigefügte Drucksache IX-0421 an, so ergeben sich folgende Linienenerneuerungen: 8 Linien bis 2024, 1 Linie 2024, 7 Linien 2025, 1 Linie 2026 sowie 7 Linien 2027 = 9 von 27 = 33 %. Somit steht zu befürchten das die Steigerung von 0.5 Mio. auf 7.5 Mio. um weitere 14 Mio. auf dann 21.5 Mio. weitergeht.

Nach der Klausurtagung und der Präsentation der erschreckenden Daten, sollte es jedem Kreisrat klar sein, dass wir mit der fortschreitenden Verschuldung (59, 84, 134 Mio. €) auf Kosten der nächsten Generation leben. Das steht in einem sehr krassen Gegensatz zu der proklamierten Nachhaltigkeit.

Wir möchten daher die folgenden Anträge in den Kreistag einbringen.

Antrag 1: Der Kreistag möge beschließen bei allen Vergaben des ÖPNV wird die Anzahl der Personenkilometer zum Vertragsbeginn, Vertragsende sowie mindestens alle 5 Jahre festgestellt.

Antrag 2: Der Kreistag möge beschließen die Ausweitung der Qualitäts-Richtlinien, also die Aufgabenausweitung, im Einklang mit dem finanziellen Ausgleich der Landesregierung stattfinden zu lassen. D.h. z.B. die Option der 30 min. Taktung wird erst dann beauftragt, wenn die Erstattungen mit einer Latenz von 1 Jahr vertraglich zugesichert wurden.

Vielen Dank und freundliche Grüße

Mike Mattburger, Kreisrat
Harald Rinderknecht, Fraktionsvorsitzender
Dr. Gunnar Teucher, Kreisrat
Hansjörg Schrade, Kreisrat
Steffen Wenzel, Kreisrat
Frank Kießling, Kreisrat
Heinz Gerhard Werder, Kreisrat