



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

7. Juli 2020

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 18. Juni 2020

TOP 6 Ein neues Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz: Den Nahverkehr der Zukunft gestalten
Antrag der Fraktion der SPD, FDP, BÜNDIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT
- Vorlage 17/6557 -

TOP 8 Gesetzentwurf der Landesregierung zum Nahverkehrsgesetz
Antrag der Fraktion AfD nach § 76 Abs. 2 GOLT
- Vorlage 17/6636 -

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 18. Juni 2020 erhalten Sie zu den vorgenannten Tagesordnungspunkten den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 18. Juni 2020

TOP 6 Ein neues Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz: Den Nahverkehr der Zukunft gestalten

Antrag der Fraktionen der SPD, FDP, Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/6557 -

TOP 8 Gesetzentwurf der Landesregierung zum Nahverkehrsgesetz

Antrag der Fraktion der AfD nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/6636 -

Anrede,

das derzeit geltende Nahverkehrsgesetz ist mittlerweile über 20 Jahre alt. Seit seinem Inkrafttreten haben sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Anforderungen an einen kundenfreundlichen ÖPNV massiv verändert. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr soll nunmehr an die heutigen Mobilitätsbedürfnisse und Kundenanforderungen angepasst werden. Unser Ziel dabei ist es, zukünftig ÖPNV-Angebote aus einem Guss anbieten zu können.

Lassen Sie mich kurz auf die wichtigsten Aspekte des Gesetzentwurfs eingehen. Bisher sind lediglich der Schienenpersonennahverkehr sowie der Schülerverkehr Pflichtaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Zukünftig soll der öffentliche Personennahverkehr in seiner Gesamtheit als Pflichtaufgabe normiert werden. Diesen Wunsch haben auch die Landkreise und kreisfreien Städte als heutige und zukünftige Aufgabenträger mehrfach geäußert. Gerade auch vor dem Hintergrund der gemeinsam verfolgten umweltpolitischen Ziele erscheint die Hochstufung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der Aufgabenträger zwingend erforderlich.

Die Etablierung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe soll in zwei Stufen erfolgen. Zunächst soll der öffentliche Personennahverkehr als Pflichtaufgabe im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit normiert werden.

Stufe 2 sieht vor, dass die kommunalen Gebietskörperschaften und das Land in einem gemeinsamen Prozess die Pflichtaufgabe konkretisieren und verbindliche Standards in einem Landesnahverkehrsplan festlegen, die zur Erfüllung der Pflichtaufgabe einzuhalten sind. Auch die Finanzierung der gemeinsam festgelegten Standards ist zwingend im Landesnahverkehrsplan zu regeln.

Anrede,

die Schaffung von ÖPNV-Angeboten aus einem Guss erfordert auch Veränderungen bei den heutigen Organisationsstrukturen. Der öffentliche Personennahverkehr ist an sich bereits ein äußerst komplexes Geschäft, das durch die aktuell zersplitterte Organisationsstruktur zusätzlich erschwert wird.

Im derzeitigen System wird eine doppelte Organisationsstruktur vorgehalten, die auf die Trennung von Bus und Bahn ausgelegt ist. Wunsch der Fahrgäste ist hingegen eine aufeinander abgestimmte Beförderungskette von der ersten bis zur letzten Meile. Solchermaßen aufeinander abgestimmte Gesamtbedienungskonzepte könnten mit den heutigen Organisationsstrukturen nur unter hohem, projektbezogenem Abstimmungsaufwand ermöglicht werden.

Das politische und fachliche Ziel, die Fahrgastzahlen zu steigern und den Marktanteil des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen, kann nur erreicht werden, wenn durch staatliches Handeln Regelungen geschaffen werden, die eine dauerhafte Kooperation aller bisher am Verkehr beteiligten Akteure sicherstellt.

Vorgesehen ist daher die Schaffung zweier Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd, die im jeweiligen Gebietszuschnitt für den ÖPNV auf Schiene und Straße zuständig sind. Die Zweckverbände zeichnen sich durch starke Regionen in Form von Regionalausschüssen aus. Pflichtige Mitglieder beider Zweckverbände sollen die kommunalen Aufgabenträger, d. h. die Landkreise und

kreisfreien Städte gemäß Gebietszuschnitt, sowie das Land Rheinland-Pfalz sein.

Dem Land soll die Zuständigkeit für die Infrastruktur und für die langfristige Angebotsplanung obliegen. Hierzu soll bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan eingerichtet werden, das gemeinsam mit den Zweckverbänden dieses Thema bearbeitet.

Bei der Reform der Organisationsstrukturen soll die Maxime gelten, dass nur das zwingend Notwendige übergeordnet angesiedelt wird und im Übrigen die Regionen weitreichende Entscheidungsbefugnisse erhalten sollen. Dementsprechend sollen in den Regionen themenbezogene Kompetenzcenter gebildet werden, die als Serviceeinheiten für das gesamte Land fungieren.

Anrede,

nicht allein die heutigen Organisationsstrukturen, auch die derzeitige Finanzierung ist insbesondere im Busbereich sehr unübersichtlich. Es fließen verschiedene Gelder aus verschiedenen Quellen an verschiedene Empfänger. Um hier Abhilfe zu schaffen, soll zukünftig ein transparentes Finanzierungssystem zwischen Land und kommunalen Gebietskörperschaften geschaffen werden, das die Zahlungsströme zusammenführt und neu strukturiert. Die Einhaltung des Landesnahverkehrsplanes soll Voraussetzung für die Gewährung von Landesgeldern sein. Die zukünftige Finanzmittelausstattung des Landes für den Bereich öffentlicher Personennahverkehr ist von den Verhandlungen zum Landesnahverkehrsplan abhängig.

Anrede,

der öffentliche Personennahverkehr hatte noch nie einen so hohen Stellenwert wie heute. Er verdient daher ein modernes Gesetz für die Mobilität von morgen. Ich sehe uns da, gemeinsam mit der kommunalen Seite, auf einem guten Weg.

Parallel zum Gesetzgebungsverfahren verhandeln wir derzeit über einen *Letter Of Intent* mit den kommunalen Spitzenverbänden, der ein

gemeinsames Verständnis der Inhalte des Gesetzentwurfs dokumentieren, die Phase vom Inkrafttreten des Gesetzes bis zum Inkrafttreten des Landesnahverkehrsplanes näher beschreiben und zudem eine Lösung für den ÖPNV-Rettungsschirm aufzeigen soll.

Anrede,

schon frühzeitig hat das Land zahlreiche Gespräche mit den Stakeholdern in Rheinland-Pfalz geführt, um zu einem möglichst großen Konsens zu gelangen. Auch wenn wir uns weiterhin, vor allem mit den kommunalen Spitzenverbänden, im Gespräch befinden, ist es wichtig gewesen, nunmehr in die Anhörung zu gehen, um das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode verabschieden zu können. Ich darf Ihnen dabei versichern, dass wir in der Anhörung guten Argumenten und überzeugenden Vorschlägen gegenüber immer aufgeschlossen sind.

Anrede,

nach der am 5. Mai 2020 erfolgten Beschlussfassung des Gesetzentwurfs durch den Ministerrat ist am 6. Mai 2020 das Anhörverfahren nach §§ 27, 28 GGO eingeleitet worden. In die Anhörung sind insgesamt rund 40 Stellen aus den Bereichen

- Kommunale Spitzenverbände
- Aufgabenträgerorganisationen
- Verbände des Verkehrsgewerbes
- Regionale Planungsgemeinschaften
- Industrie- und Handelskammern
- Fachgewerkschaften
- Fahrgast- und Umweltverbände
- Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen
- Landesseniorenvertretung
- Landeselternbeirat

einbezogen worden.

Der weit überwiegende Teil der beteiligten Stellen hat die Möglichkeit genutzt und eine Stellungnahme abgegeben.

Sämtliche Stellungnahmen werden derzeit eingehend fachlich geprüft und bewertet. Insoweit können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließenden Ausführungen zu den im Einzelnen vorgetragenen Inhalten gemacht werden.

Selbstverständlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Gesetzentwurf im Hinblick auf die in der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen zu überarbeiten sein wird. Der weitere Zeitplan sieht sodann die rechtsförmliche Prüfung durch das Justizministerium und im Anschluss hieran die zweite Beschlussfassung durch den Ministerrat vor. Im Anschluss hieran beginnt mit der Zuleitung an den Landtag das parlamentarische Verfahren.