

Landtag Rheinland-Pfalz  
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz

ausschließlich per E-Mail an  
geschaefsstelle@landtag.rlp.de

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz

17/7480  
VORLAGE

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft  
Geschäftsstelle Mainz  
Kaiserstr. 26-30  
55116 Mainz

Zeichen: LK  
Bearbeiter: Lars Kreer  
lars.kreer@evg-online.org  
Telefon: 06131 884555-75  
Internet: www.evg-online.org

Seite(n): 1 von 13  
Datum: 16.11.2020

## Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr - Nahverkehrsgesetz

Drucksache 17/13130

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Landtags Rheinland-Pfalz hat die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o. g. Gesetzentwurf gegeben. Gerne nimmt die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) diese Möglichkeit wahr und erlaubt sich, nachfolgende Anmerkungen zum Entwurf einzubringen.

**16.11.2020:**

*Mit dem vorliegenden Dokument hatte die EVG im Rahmen der Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsgesetzes Stellung genommen. Mittlerweile gibt es einen neuen Entwurf, der mit **Drucksache 17 / 13130** ins parlamentarische Verfahren eingebracht wird. Einige wichtige Vorschläge der EVG wurden in den neuen Entwurf aufgenommen. Einige wesentliche Kritikpunkte erhalten wir jedoch aufrecht. Wir aktualisieren daher unsere Stellungnahme vom Juni in der Weise, dass Änderungen in roter Schrift ergänzt werden. Da der Aufbau des Gesetzentwurfes geändert wurde und sich bei zahlreichen Paragraphen die Nummerierung geändert hat, korrigieren wir in diesem Dokument die Nummerierung der von uns kommentierten Bestimmungen und sortieren sie in der neuen Reihenfolge.*

## Grundsätzliche Anmerkungen

Ein gut ausgebauter und funktionierender öffentlicher Nahverkehr ist ein zentraler Standortfaktor und deshalb ein Wettbewerbsvorteil für das Land. Die Bereitstellung von Mobilität stellt einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge für die Bevölkerung dar. Oftmals herrscht für viele Bürgerinnen und Bürger gerade in den ländlichen Gebieten ein Mangel an öffentlichen Nahverkehrsangeboten. Wir sehen es durchaus als positiv, wenn durch die Gesetzesinitiative zukünftig der Fokus auf ein einheitliches Verkehrsangebot für das gesamte Bundesland mit einheitlichen Konzepten und einfacheren Regelungen für die Nutzer gelegt werden soll.

Darüber hinaus ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs der Schlüssel zur Erreichung der klimapolitischen Ziele. So unterstützt die EVG das Ziel der Bundesregierung bis 2030 den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu verdoppeln und begrüßt es ausdrücklich, wenn das Land Rheinland-Pfalz durch eigene Anstrengungen zur Weiterentwicklung und Stärkung des Nahverkehrs beiträgt.

Bereits heute werden über 90% der Transportleistung auf der Schiene elektrisch erbracht, wobei schon 2017 44% des Bahnstroms in Deutschland aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wurde, **im Jahre 2018 waren es bereits 57 %**, Tendenz weiter steigend. Aber gerade hier besteht erheblicher Handlungsbedarf für das Land Rheinland-Pfalz. Lediglich 42% des rheinland-pfälzischen Streckennetzes sind elektrifiziert. Damit liegt Rheinland-Pfalz im Bundesvergleich auf dem viertletzten Platz. Dabei könnte das Land im öffentlichen Nahverkehr nicht nur mit einem guten Taktfahrplan und Linien-Konzept als Vorreiter agieren, sondern auch bei dem Ziel „Null Emission im öffentlichen Nahverkehr“. Deshalb macht sich die EVG in Rheinland-Pfalz für mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur stark. Denn nur durch eine konsequente Einbeziehung des Verkehrssektors können die ökologische Verkehrswende gelingen und die klimapolitischen Ziele erreicht werden.

Die umweltfreundliche Schiene muss deshalb auch in Rheinland-Pfalz über das bisherige Maß hinaus weiter gestärkt und ausgebaut werden. Es ist von enormer Bedeutung ob, wie im Koalitionsvertrag vereinbart und auch darüber hinaus, in Rheinland-Pfalz stillgelegte Eisenbahnstrecken wieder reaktiviert werden, um im ländlichen Raum - zumindest dort, wo es in der Vergangenheit bereits Bahngleise gab - zusätzliche öffentliche Schienenpersonennahverkehrsangebote zu schaffen. Die Erfahrung zeigt: Überall dort, wo die Eisenbahn Angebote macht, werden sie auch angenommen. Die Menschen wollen mehr Bahn.

Als eindeutig positiv möchten wir hervorheben, dass künftig der öffentliche Nahverkehr als Pflichtaufgabe der Kommunen festgeschrieben werden soll. Dies auch vor dem Hintergrund, dass insbesondere durch die Einnahmeausfälle in der Corona Krise mit einer abnehmenden Liquidität der Kommunen zu rechnen sein wird. Hier besteht die Befürchtung, dass die freiwilligen Leistungen der Kommunen krisenbedingt vermehrt gestrichen oder drastisch verringert werden. Durch die Definition als Pflichtaufgabe wären zukünftig Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit der Kommunen zu erbringen. Dies unterstreicht allerdings auch die Notwendigkeit nach entsprechender Beteiligung des Landes bei der Finanzierung.

Dabei dürfen ein größeres Angebot und mehr Leistung im öffentlichen Nahverkehr nicht zu Lasten von Löhnen und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Vielmehr muss der Nahverkehr so gestaltet werden, dass hier attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze erhalten werden und neu entstehen. Unsere Position als EVG ist hier klar: Mehr Bahn und eine bessere Bahn sind möglich – aber dafür braucht es politischen Gestaltungswillen, gute Arbeitsbedingungen und deutlich mehr

Geld. Deshalb müssen Tarif- und Sozialstandards bereits in den Ausschreibungen verankert werden. Qualitätssicherung und Durchsetzung dieser Punkte gehören als Aufgabe und Zuständigkeit der Zweckverbände im Gesetz mit verankert. Diesem sollte insbesondere durch den Aufbau von Kompetenz und Personal in diesem Bereich Rechnung getragen werden, um die Fehler der Vergangenheit abzustellen.

Der vorgelegte Entwurf stellt aus sich der EVG eine gute Grundlage dar, um diesen Überlegungen und Zielen Rechnung zu tragen. Gleichwohl muss er an verschiedenen Stellen nachgebessert werden, um den skizzierten unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden.

## **Nachfolgend im Einzelnen die Anmerkungen und Vorschläge der EVG zur Überarbeitung des Entwurfs zum Entwurf des neuen Nahverkehrsgesetzes für Rheinland-Pfalz**

### **Zu § 1 Ziele (2):**

Die EVG begrüßt diesen Absatz ausdrücklich. Er ist für die Zukunft des Nahverkehrs programmbestimmend und sollte im Nahverkehrsgesetz entsprechend hervorgehoben werden. Nahverkehrspläne und die Politik der jetzigen und künftigen Landesregierungen müssen sich daran messen lassen.

Dabei dürfen die gesteckten Ziele eines flächendeckenden, integrierten, getakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, das als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung steht und gleichwertige Lebensverhältnisse, insbesondere in ländlichen Gebieten, unterstützt, nicht nur eine „grundsätzliche Aufgabe“ sein. Nahverkehr ist oftmals eine wesentliche oder alleinige Grundlage der Mobilität von jungen Menschen, einkommensschwachen Erwerbstätigen, in der häuslichen Care-Arbeit Tätigen, Älteren oder Nichterwerbstätigen.

Die EVG empfiehlt daher die Einschränkung „grundsätzlich“ zu streichen.

*Im neuen Entwurf wurde „grundsätzlich“ gestrichen und durch „als Bestandteil der Daseinsvorsorge“ ersetzt, so dass unsere Kritik aufgenommen wurde.*

### **Zu § 1 Ziele (8) [Absatz (7) in der alten Fassung]:**

Die EVG empfiehlt den Absatz 7 wie folgt sinngemäß zu ergänzen:

*„Die Fahrgäste haben das Recht, bei Fahrtantritt einen Fahrausweis zur einfachen Fahrt für die gesamte Fahrtstrecke mit dem öffentlichen Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz gegen Bargeld ohne Aufpreis zu erwerben. Sofern der Fahrausweis bis zum Reiseziel nicht bei Fahrtantritt durchgehend erworben werden kann, hat der Fahrgast das Recht, beim Umstieg das nächste Anschlussverkehrsmittel zu benutzen und in diesem Verkehrsmittel ohne besonderen Aufpreis gegen Bargeld den Fahrausweis für die Weiterfahrt zu lösen, wenn die*

*Umsteigezeit nicht ausreicht, um einen Anschlussfahrtausweis zu lösen. Die Sätze 5 und 6 gelten sinngemäß auch*

- *bei Fahrten in benachbarte Bundesländer, soweit das Verkehrsmittel in Rheinland-Pfalz bestiegen wird;*
- *bei der Weiterreise mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, wenn die Fahrt in einem anderen Bundesland oder dem Ausland angetreten wurde und der Fahrgast Rheinland-Pfalz mit einem Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs oder des Schienenpersonenfernverkehrs erreicht;*
- *wenn der Reisende über eine Zeitkarte verfügt, die nicht für die gesamte Fahrtstrecke gilt;*
- *wenn die Gültigkeit des bei Fahrtantritt gelösten Fahrausweises während der Fahrt in einem durchgehenden Verkehrsmittel endet und der Reisende dieses bei der Fortsetzung der Reise weiterhin benutzt.“*

#### Begründung:

In Rheinland-Pfalz, aber auch in anderen Bundesländern ist mittlerweile nicht mehr sichergestellt, dass durchgehende Fahrkarten bei Fahrtantritt erworben werden können. Dies gilt insbesondere auch beim Umstieg von Bussen und Straßenbahnen auf Züge des SPNV oder in Busse, die verbundübergreifend fahren. Im Sinne des § 1 (2) sowie § 1 (7) Satz 4 muss sichergestellt werden, dass Reisen spontan angetreten und durchgeführt werden können. Verzögerungen, die durch Fahrkartenkauf beim Umsteigen entstehen können, wenn dann der Anschlusszug nicht mehr erreicht werden kann, sind nicht zumutbar. Da in den vergangenen Jahren von Verkehrsverbänden, in neuen Landstarifen oder auch durch die Verkehrsunternehmen zusätzliche Hürden für den durchgehenden Verkehr aufgebaut wurden, ist hier eine gesetzliche Festlegung notwendig. Leider wurden die entsprechenden Fahrgastrechte mittlerweile auch aus der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) gestrichen. Auf die Tarife der Verbände oder Unternehmen zu verweisen, reicht hier nicht aus.

Eine entsprechende gesetzliche Regelung ist auch für die Sicherheit des Zugbegleitpersonals wichtig. Bei der Fahrkartenkontrolle kommt es häufig gerade dann zu eskalierenden Konflikten, wenn der/die Reisende beim Ein- oder Umsteigen keinen Fahrausweis lösen konnte, es dem Kontrollpersonal aber durch die Tarifbestimmungen verboten oder wegen fehlender Ausrüstung unmöglich ist, dem/der Reisenden eine Fahrkarte zu verkaufen, stattdessen aber grundsätzlich gehalten ist, das erhöhte Beförderungsgeld in Höhe von 60 € zu erheben.

Alternativ könnte die oben vorgeschlagene Regelung auch als § 4 (6) *[alt: § 5 (6)]* in das Gesetz eingefügt werden.

*Diese Forderung der EVG wurde im neuen Entwurf leider noch nicht umgesetzt. Der neu eingefügte Satz „Dabei ist auch eine Harmonisierung der Beförderungsbedingungen anzustreben, ist zu unkonkret und unverbindlich, um die angesprochenen Probleme zu lösen.*

#### **Zu § 1 Ziele (neuer Absatz 9):**

Die EVG empfiehlt einen neuen Absatz (9) *[alt: § 1, neuer Absatz 8]* einzufügen:

*„(8) Ziel ist es, einen attraktiv und qualitativ hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr anzubieten. Die Grundlage für Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit sind qualifizierte Fachkräfte. Im Anwendungsbereich dieses Gesetzes ist zu beachten das frühzeitig bei Auftragsvergaben die Tariftreue, Sozial-, Arbeitssicherheits- und Ausbildungsstandards sowie eine dem Auftragsumfang gemäße Personaldimensionierung gewährleistet ist.“*

Begründung:

Trotz der tariftreurechtlichen Sonderstellung des Nahverkehrs im Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz haben die wettbewerbs- und vergaberechtlichen Bestimmungen – vor allem eine rein auf den Angebotspreis fokussierte Sicht auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit – zu Einbußen bei der Qualität der Verkehrsleistungen und zu schlechteren Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten geführt.

Beleg hierfür ist der katastrophale Betriebsstart bei der Vergabe im Dieselnetz Südwest 2014, bei der es an qualifiziertem Personal fehlte. Ein weiterer Beleg ist, als im Sommer 2019 bis Frühjahr 2020 in Folge von Personalmangel auf der Mittelrheinbahn Züge ausgefallen sind und Verbindungen gestrichen wurden.

In Rheinland-Pfalz haben die Bürgerinnen und Bürger in der jüngeren Vergangenheit bei Ausschreibungen viele schlechte Erfahrungen machen müssen. Alle genannten Beispiele lassen sich auf den Fachkräftemangel zurückführen. Dabei sind gute Arbeitsbedingungen und Sozialstandards sowie eine kontinuierliche qualifizierte Ausbildung wesentliche Faktoren für gute Fachkräfte und somit für eine gute Qualität im Nahverkehr. Wer seinen Bürgern einen attraktiven und qualitativ hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr anbieten möchte, sollte sich diesem Ziel verpflichten.

*Dieser Vorschlag der EVG wurde bisher nicht in den Entwurf aufgenommen. Wir halten ausdrücklich daran fest, dass dieser Absatz ergänzt werden sollte.*

**Zu § 4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten (1) *[alt: § 5 (1)]*:**

Die EVG ist der Auffassung das, um den unter § 1 definierten Zielen auch tatsächlich gerecht werden zu können, die unter § 5 formulierten Anforderungen an eine Ausgestaltung der Nahverkehrsangebote diese nicht ausreichend beschreiben und mit zu vielen Einschränkungen formuliert sind. Dabei sind Mindestversorgungsangebote durch Ergänzungen in Absatz 1 landesweit einheitlich im Nahverkehrsgesetz zu benennen. Hier gilt es unter anderem ein flächendeckendes und bedarfsorientiertes Angebot sowie die Erreichbarkeit von Arbeits- und Lernorten für Beschäftigte und Auszubildende zusätzlich zu benennen.

*Die EVG begrüßt sehr, dass als neuer Satz 2 der folgende Satz eingefügt wurde: „Der Schienenpersonennahverkehr bildet dabei das Rückgrat des Verkehrssystems.“ Allerdings halten wir nach wie vor, die Forderung, „die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs ... hierarchisch aufzubauen...“, für missverständlich. Daher halten wir an dem folgenden Vorschlag fest:*

Die EVG empfiehlt weiter den Absatz 1 zur Klarstellung wie folgt sinngemäß zu ergänzen *(Einfügung nach Satz 1)*:

*„(1) ... Benachbarte Unter-, Mittel- und Oberzentren sowie sonstige wichtige Orte sollen auf möglichst direktem Weg, auch über die Grenzen der Landkreise und Regionalaussschüsse hinweg, mit öffentlichen Verkehrsmitteln miteinander verbunden werden....“*

**Begründung:**

Die Anforderung, „die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs ... sofern möglich, hierarchisch aufzubauen ...“ sollte näher erläutert oder konkreter formuliert werden. Ist damit gemeint, dass die lokalen und regionalen Linien auf die Anschlüsse zum regionalen und überregionalen Liniennetz abgestimmt werden? Oder bedeutet dies, dass die Gemeinden an das nächste Unterzentrum angeschlossen, die Unterzentren mit dem zugehörigen Mittelzentrum und die Mittelzentren mit den nächsten Oberzentren verbunden werden? Letzteres kommt in der Analyse von Verkehrsströmen und beim Planen von Liniennetzen leider immer noch vor, so dass der ÖPNV in der Folge die tatsächlichen Verkehrsströme, die im Pkw völlig unabhängig von dieser Hierarchie stattfinden, nicht mehr nachbilden kann.

**Zu § 4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten einfügen neuer Absatz (6) [alt: § 5 (6)]:**

Die oben als § 1 (8) [alt: § 1 (7)] vorgeschlagene Ergänzung könnte stattdessen mit entsprechender redaktioneller Anpassung auch nach § 4 (5) als neuer Absatz (6) eingefügt werden.

**Zu § 6 Zweckverbände [alt: § 7 Zusammenschluss in Zweckverbänden (4) Satz 1]:**

Die EVG ist der Auffassung, dass es grundsätzlich problematisch ist, die Planung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Aufgabe der Landkreise bzw. kreisfreien Städte vorzusehen. In Ballungsgebieten, die Landesgrenzen überschreiten (z.B. Rhein/Main oder Rhein/Neckar), kann dies sicherlich sinnvoll sein. Da der SPNV aber ganz überwiegend Kreisgrenzen überschreitend verkehrt, sollte seine Planung und Organisation, ebenso wie die von überregionalen Buslinien mit landesweiter Bedeutung, eigentlich einer landesweiten Organisation, z. B. einer Landesnahverkehrsgesellschaft, obliegen. Wenn es jedoch der politische Wille der Landesregierung bzw. der Landtagsmehrheit ist, diese Aufgabe weiterhin den Kommunen zu überlassen, sollten klare Verfahren für die Erarbeitung und Beschlussfassung über den Landesnahverkehrsplan vorgesehen werden.

Gemäß § 11 (1) [alt: § 8 (1)] soll das Landesverkehrsministerium den Landesnahverkehrsplan aufstellen, der dann gemäß § 6 (4) [alt: § 7 (4)] der Zustimmung der jeweiligen 2/3-Mehrheit in beiden Zweckverbandsversammlungen bedarf. Ein solches Verfahren setzt ein hohes Maß an Kooperationswilligkeit, Sachkenntnis und Aufgeschlossenheit der Beteiligten gegenüber den Belangen des ÖPNV/SPNV voraus. Daher erscheint es uns als wichtig, bereits im Gesetz eine Reihe von wichtigen Anforderungen an Inhalt und Qualität der Landesnahverkehrspläne zu stellen, die von den Verbandsversammlungen und dem Land zu beachten sind.

Weiter gibt es im Gesetzentwurf keine Festlegung wie die Vertreter\*innen des Landes, denen 40 v.H. der Stimmen zukommen sollen, bestimmt werden. Unklar ist, ob die Vertreter\*innen

des Landes von der Landesregierung oder vom Parlament benannt werden. Auch ob 40 v.H. der realen Personen oder eine/mehrere Einzelpersonen mit entsprechend gewichteten Stimmen ausgestattet werden. Sollte dies in einem anderen Landesgesetz bereits festgelegt sein, wäre ein klarstellender Hinweis/Verweis im Gesetz angebracht. *Wir schlagen eine entsprechende Klarstellung in § 6 (3) vor [alt: § 7 (3)].*

*In der neuen Entwurfsfassung scheinen die Abläufe und Zuständigkeiten klarer und übersichtlicher geregelt zu sein. Wir halten dennoch unsere Bedenken aufrecht.*

**Zu § 10 Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren (1) Satz 2 [alt: § 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren (1) Satz 2]:**

In Absatz 1 ist nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

*„Für Vergabeverfahren sind insbesondere die Bestimmungen des Landestarifreuegesetzes Rheinland-Pfalz zu beachten.“*

**Begründung:**

Die Tarifreuevorschriften für den Nahverkehr im Landestarifreuegesetz Rheinland-Pfalz sind eine wesentliche Grundlage für die Qualität des Nahverkehrsangebots, aber auch der Beschäftigungsverhältnisse. Daher ist nach Auffassung der EVG in Absatz 1 ein Verweis auf das Landestarifreuegesetz Rheinland-Pfalz aufzunehmen:

*Im neuen Gesetzentwurf wurde zwar der neue Satz 3 „Im Übrigen gelten die allgemeinen vergaberechtlichen Regelungen“ eingefügt und damit unseren Bedenken teilweise abgeholfen. Wir halten es aber zumindest für erforderlich, dass in § 11 (4) zum Landesnahverkehrsplan, auf den auch in den §§ 12 und 13 verwiesen wird, ausdrücklich auf die Bestimmungen des Landestarifreuegesetzes zu Tarifreue und Beschäftigtenübergang hingewiesen wird.*

**Zu § 10 Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren (1) Satz (5) und (6) [alt: § 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren (5) und (6)]:**

Nach Auffassung der EVG sind zur Gewährleistung des Betriebs und der Sicherheit im Nahverkehr folgende Absätze nach den bisher vorgesehenen drei Absätzen zu ergänzen:

*„(5) Bei einer Vergabe ist die Zuverlässigkeit und Solvenz der Bieter vor der Konzessionserteilung zu prüfen. Abgegebene Angebote sind insbesondere auf Dumping bzw. unseriöse Kalkulationen hin zu prüfen. Um zukünftige Insolvenzen zu vermeiden und unseriösen Angeboten vorzubeugen, muss durch die Bieter ausreichend Eigenkapital nachgewiesen, bzw. eine Gewährleistung in entsprechender Höhe als Bestandteil der Angebote vorgelegt werden.“*

**Begründung:**

Die EVG sieht eine erhebliche Verantwortung der Aufgabenträger vor Konzessionserteilung bei der Prüfung von Zuverlässigkeit und Solvenz der Bieter. Allzu präsent ist noch der Zusammenbruch des Schulbusverkehrs im Landkreis Rhein-Hunsrück infolge der Insolvenz zweier Unternehmen. Schüler wie Kindergartenkinder kamen über Wochen nicht an ihr Ziel.

Um einen solchen Vorgang zu verhindern, ist es unabdingbar, dass Bieter vor einer Vergabe und im gesamten Prozess bis zur Betriebsaufnahme überprüft werden.

*Dieser Vorschlag wurde leider bisher nicht übernommen. Wir halten an dem Vorschlag fest.*

*„(6) Bei Vergaben sind zum Schutz von Fahrgästen und Beschäftigten Mindestinhalte und -standards vorzugeben, Sicherheitskonzepte als Bestandteil der Angebote einzufordern und deren Umsetzung während der Auftrags Erfüllung zu überprüfen. Mindestinhalte und -standards umfassen wenigstens die Personalbesetzung in den Verkehrsmitteln und Anforderungen an die Weiterbildung des Personals.“*

Begründung:

Die stetig steigende Zahl von Übergriffen und die Zunahme von Gewalt im öffentlichen Raum stellen gerade den Personennahverkehr vor erhebliche Herausforderungen. Die EVG fordert deshalb bei Vergabeverfahren die Vorlage von Sicherheitskonzepten. Um das Sicherheitsgefühl der Reisenden zu stärken, sollten Mindestinhalte und -standards vorgegeben werden. Diese umfassen wenigstens die Personalbesetzung in den Verkehrsmitteln, wie beispielsweise eine durchgehende 100-prozentige Besetzung der Züge mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern. Anforderungen an regelmäßig qualifizierte Schulungen des Personals mit Bezug auf Selbstbehauptung, Deeskalation und Kommunikation, besonders bei der Einschätzung von und im Umgang mit Gefahrensituationen. Aber auch bezüglich technischer Ausstattungen wie einer standardisierten Videoüberwachung in allen Bussen und Bahnen, bauliche Maßnahmen an Fahrerkabinen zum Schutz vor Übergriffen sowie Kommunikationsmittel oder Panikknopf zum Absetzen von Notrufen.

*Dieser Vorschlag wurde leider bisher nicht übernommen. Wir halten an dem Vorschlag fest.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (2) Satz 1 *[alt: § 8 (2) Satz 1]*:**

Der Landesnahverkehrsplan als zentrales Instrument der Planung verpflichtet das Land Rheinland-Pfalz, mehr politische Verantwortung für den Nahverkehr zu übernehmen. Dies ist aus sich der EVG zu begrüßen.

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (4) Ziffern 1 bis 8 *[alt: § 8 (4), Ziffern 1 bis 8]*:**

In diesem Absatz ist zwar vom „Bestand des Verkehrsangebotes“, „Trends und Prognosen“, „Gewährleistung“ und „Mindestbedienungsangebot“ die Rede, nirgends aber von „Ausbau“ und „Verbesserung“. Hier ist aus Sicht der EVG eine weitere Anforderung in das Gesetz mit aufzunehmen, Deshalb schlagen wir folgende Ergänzung vor:

*„... Personennahverkehrs; dabei sind auch Ziele zu definieren, in welchem Umfang Verkehr vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert werden kann, und mit welchen Maßnahmen diese Ziele erreicht werden können,“*



Ziffer 4. wurde im neuen Entwurf wie folgt gefasst: „zu ergreifende Maßnahmen zur Sicherstellung, zur Weiterentwicklung und zum Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs“. Damit wurde die Intention des EVG-Vorschlags in akzeptabler Weise aufgenommen, auch wenn die Vorgabe konkreter Verlagerungsziele fehlt.

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (4) Ziffer 10 [alt: § 8 (4) Ziffer 10]:**

Die EVG hält es für wichtig, dass im weiteren Gesetzgebungsverfahren der Landesnahverkehrsplan als Instrument durch eine Schärfung der Definitionen in Absatz 2 – vor allem hinsichtlich des Mindestbedienungsangebots – genauer erläutert wird. Nach der Auffassung der EVG erfüllt nur ein Angebot, bei dem alle Orte ab einer Größe von etwa 5.000 - 10.000 Einwohner\*innen mindestens im Stundentakt an sieben Tagen der Woche von frühmorgens bis Mitternacht mit kurzen (nicht: schnellstmöglichen) Fahrzeiten miteinander verbunden und die übrigen Orte gut an dieses Netz angeschlossen werden, dieses Erfordernis.

Darüber hinaus hat die EVG Zweifel, ob die im Detail vorgesehenen Regelungen tatsächlich dem Anspruch einer landesweiten Verkehrswegeplanung genügen werden. Dies hängt mit der vorgesehenen Systematik für den Beschluss des Nahverkehrsplans (insbesondere mit den Mehrheiten nach § 6 (4) [alt: § 7 (4)] des Entwurfs) zusammen. Auch wenn ein Beschluss des Landesverkehrsplans nicht gegen die Stimmen des Landes möglich ist, besteht gleichermaßen ein Einigungszwang des Landes mit einem Teil der übrigen Mitglieder in beiden Verbandsversammlungen. Ob mit dieser Konstruktion eine konsistente landesweite Planung für den Nahverkehr möglich sein wird, ist zumindest fraglich. Dieses Risiko wird durch die vorgesehene Einschränkung des Nahverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe verstärkt.

Die EVG regt daher an, dass klarere Verfahren für die Erarbeitung und Beschlussfassung über den Landesnahverkehrsplan festgelegt werden.

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (4) Ziffer 11 [alt: § 8 (4) Ziffer 10]:**

Die EVG empfiehlt Absatz (4) Ziffer 11 [alt: Ziffer 10] wie folgt umzuformulieren:

*„Regelungen über die Beschäftigungsbedingungen und die Überleitung des Personals auf das neue ausführende Eisenbahn- oder Busunternehmen im Falle eines Betreiberwechsels, wobei mindestens die Vorgaben des § 1 Absatz 4 des Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz in den Nahverkehrsplan aufzunehmen sind,“*

**Begründung:**

Die Formulierung „ordnungsgemäßen Beschäftigungsübergang“ erscheint unklar. Im Hinblick auf eigenwirtschaftliche Anträge im ÖPNV sollten die Vorgaben zum Beschäftigtenübergang in die Nahverkehrspläne aufgenommen werden, da dies nach derzeit geltender Rechtslage (PBefG auf Bundesebene) die Voraussetzung dafür ist, dass solche Vorgaben auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen beachtet werden müssen. Da die Vorgabe ohnehin Bestandteil des Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz ist, ist auch die gesetzliche Vorgabe, diese in die Nahverkehrspläne zu übernehmen angemessen. Dadurch wird auch zusätzliche Rechtssicherheit im Busbereich für Beschäftigte und Aufgabenträger erreicht.

*Zwar wurde die bisherige Ziffer 10 aufgespalten in die Ziffer 10 (zu den Beschäftigungsbedingungen) und die neue Ziffer 11 (zur Überleitung des Personals); jedoch wurde der Verweis auf die Vorgaben des § 1 (4) LTTG als Mindestbedingungen nicht übernommen. Im Sinne der o.g. Begründung halten wir das weiterhin für erforderlich.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (4) Ziffer 12 [alt: § 8 (4) Ziffer 11]:**

Die Ziffer sollte nach Ansicht der EVG wie folgt umformuliert werden:

*„die Einhaltung der Tariftreue im Sinne von § 4 Absatz 3 Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen“,*

**Begründung:**

Da bei eigenwirtschaftlichen Anträgen ggf. nur das gilt, was ausdrücklich im Nahverkehrsplan steht, sollte durch entsprechenden Verweis sichergestellt werden, dass die Vorgaben des § 4 (3) Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz auch als Mindestvorgabe in die Nahverkehrspläne übernommen werden. Auch wenn dem Land unterstellt werden sollte, dass es die eigenen Gesetze umsetzt, ist hier die Vorgabe notwendig, da in den §§ 9 (Lokaler Nahverkehrsplan) und 10 (Regionaler Nahverkehrsplan) auf § 8 (4) bei den Mindestanforderungen an die Pläne verwiesen wird.

*Der Vorschlag der EVG wurde sinngemäß in vollem Umfang übernommen.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (4), neue Ziffer 13:**

Am Schluss sollte zusätzlich eingefügt werden Ziffer 4 neuer Satz 12:

*„weitere soziale, umweltbezogene oder innovative Aspekte im Sinne von § 1 Absatz 3 Landestariftreuegesetz.“*

**Begründung:**

Es kann erwartet werden, dass sich das Land bzw. auch die Aufgabenträger für die regionale und lokale Ebene mit der Frage auseinandersetzen, ob bzw. inwieweit die genannten Aspekte berücksichtigt werden. Angesichts der aktuellen, und auf absehbare Zeit anhaltenden Schwierigkeiten, genügend Arbeitskräfte für den ÖPNV und den SPNV zu finden, ist es zwingend erforderlich, dass sich die Aufgabenträger mit dem Thema der Ausbildung (einschließlich Ausbildungsquoten) auseinandersetzen. Im Hinblick auf umweltbezogene Aspekte sollte mindestens erörtert werden, wie das Ziel, den ÖPNV / SPNV kurz- bis mittelfristig schrittweise auf CO<sub>2</sub>-freien Betrieb umzustellen, erreicht werden kann.

*Dieser Vorschlag der EVG wurde bisher nicht übernommen. Wir halten an der Forderung fest.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (5) Satz 1 [alt: § 8 (5) Satz 2]:**

Nach Auffassung der EVG sollte Absatz 5 Satz 1 wie folgt umformuliert werden:

*„Fachgewerkschaften“ sollte ersetzt werden durch „Gewerkschaften“.*

Begründung:

Die Stellungnahme zum Verkehrsangebot und seiner Ausgestaltung ist nicht nur eine Angelegenheit von branchenbezogenen Gewerkschaften (z.B. EVG, ver.di); der DGB und ggf. weitere Einzelgewerkschaften sollten selbstverständlich zur Stellungnahme eingeladen werden.

*Der Vorschlag der EVG ist in den neuen Entwurf übernommen worden.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan (6) Satz 1 *[alt: § 8 (5) Satz 1]*:**

Die EVG empfiehlt den Absatz 6 Satz 1 wie folgt zu ergänzen:

Der Landesnahverkehrsplan wird von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit den für Finanzangelegenheiten und Arbeit zuständigen Ministerien als Rechtsverordnung erlassen.

Begründung:

Aufgrund der bereits dargestellten besonderen rechtlichen Stellung des Nahverkehrs in Fragen der Tariftreue und aufgrund der zuvor vorgeschlagenen Änderungen bei den Anforderungen an den Landesnahverkehrsplan ist es nach Auffassung der EVG notwendig und sachgerecht, vor Erlass der Rechtsverordnung auch Einvernehmen mit dem für Arbeit zuständigen Ministerium Einvernehmen herzustellen.

*Dieser Vorschlag der EVG wurde bisher nicht übernommen. Wir halten an der Forderung fest.*

**Zu § 11 Landesnahverkehrsplan Absatz (6) neuer Satz 3 *[alt: § 8 Absatz (5) neuer Satz 4]*:**

Am Schluss sollte ein neuer Satz 3 ergänzt werden:

*„Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.“*

Begründung:

Es muss sichergestellt werden, dass die verbindlichen Vorgaben, z.B. zu § 11 (4) Nr. 5, 6 und 8 bis 13 *[alt: § 8 (4) Nr. 5, 6, 8 bis 12]*, nach Ablauf der Fünfjahresfrist auch dann weitergelten, wenn sich die Beteiligten noch nicht auf einen neuen Nahverkehrsplan geeinigt haben.

*Der Vorschlag der EVG ist in den neuen Entwurf übernommen worden.*

**Zu § 14 Kooperationsgebot *[alt: § 11]*:**

Die EVG empfiehlt ergänzend eine neue Einfügung hinter Satz 1:

„Bedienungslücken an den Gebietsgrenzen sind zu vermeiden und nach Möglichkeit zu schließen.“

*Der Vorschlag der EVG ist wortgleich in den neuen Entwurf übernommen worden.*

**Zu § 16 Finanzierung (2) Satz 1 *[alt: § 13 (2) Satz 1]*:**

Hier ist „*öffentlichen Personennahverkehr*“ durch „*Schiene*personennahverkehr“ zu ersetzen.

Begründung:

Die in Satz 2 genannten Regionalisierungsmittel sind vorrangig für den SPNV zu verwenden. Daher ist die hier vorgesehene Formulierung nicht sachgerecht. Vielmehr legt die Entwurfsfassung die Interpretation nahe, dass das Land die Regionalisierungsmittel in erheblichem Umfang für die Finanzierung von Busverkehren heranziehen will.

*Dieser Vorschlag der EVG wurde bisher nicht übernommen. Wir halten es für einen zentralen und schwerwiegenden Fehler des Gesetzentwurfes, dass nicht klargestellt wird, dass die Regionalisierungsmittel vorrangig für den Schiene*personennahverkehr verwendet werden müssen, und halten daher nachdrücklich an dieser Forderung fest.

**Zu § 16 Finanzierung (2) Satz 3 *[alt: § 13 (6) Satz 4]*:**

Hier ist der Betrag „75 v. H.“ durch „90 v. H.“ zu ersetzen.

Weiterhin sollte am Schluss der folgende Satz eingefügt werden:

*„Die verbleibenden Mittel aus § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes können für weitere Leistungen des Schiene*personennahverkehrs, für Leistungen von Schienebahnen im Sinne von § 3 Absatz 4, soweit diese im überörtlichen Verkehr erbracht werden, für Regiekosten der Aufgabenträger für die Organisation des Schienepersonennahverkehrs, für den Ausgleich von Mindereinnahmen bei verkehrsmittelübergreifenden Tarifen, *für verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformationssysteme* und für Busverkehre von landesweiter Bedeutung verwendet werden.“

Begründung:

In Verbindung mit § 16 (2) Satz 1 des Entwurfes *[alt: § 13 (2) Satz 1]* drängt sich der Verdacht auf, dass künftig ein größerer Anteil der Regionalisierungsmittel für andere Zwecke als die des SPNV verwendet werden soll als bisher. Das ist nicht akzeptabel, da mit der Verschiebung der Mittel vom SPNV zum Busverkehr eine bedeutende Qualitätsverschlechterung verbunden wäre und dies auch nicht der Intention des Regionalisierungsgesetzes entspräche.

Für die Finanzierung des Bus- und Straßenbahnverkehrs sind andere Finanzierungsquellen zu erschließen.

*Dieser Vorschlag der EVG wurde bisher nicht übernommen. Wir halten es für einen zentralen und schwerwiegenden Fehler des Gesetzentwurfes, dass nicht ausreichend klargestellt wird, dass die Regionalisierungsmittel vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr verwendet werden müssen. Wir halten nachdrücklich an der Forderung fest, dass mindestens 90 v.H. der Regionalisierungsmittel unmittelbar für die SPNV-Finanzierung verwendet werden müssen. Zusätzlich können wir uns allerdings vorstellen, auch verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformationssysteme in die Verwendungszwecke für die verbleibenden 10 v.H. aufzunehmen.*

Zu den gemeinsamen Erörterungen des Gesetzentwurfes und dieser Stellungnahme steht die EVG Geschäftsstelle Mainz und der EVG Landesverband Rheinland-Pfalz gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lars Kreer', is positioned above the typed name.

Lars Kreer  
Geschäftsstellenleiter