

Stand: 16.11.2020

**Schriftliche Stellungnahme des VRT zum Anhörverfahren im Ausschuss für
Wirtschaft und Verkehr des Landtags Rheinland-Pfalz am 19.11.2020 zum
Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz
– NVG –) - Gesetzentwurf der Landesregierung**

Eine Novellierung des aus dem Jahr 1995 stammenden Nahverkehrsgesetzes ist mit Blick auf geänderte Mobilitätsbedürfnisse, dem demographischen Wandel und neuer klimapolitischer Anforderungen sinnvoll und erwünscht.

Wesentliche Änderungen im Entwurf beziehen sich auf die Umgestaltung bewährter Organisationsstrukturen der heute tragenden Institutionen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Ausgestaltung der künftigen Finanzierung. So wird der ÖPNV zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung erhoben.

1. Reform der Organisationsstrukturen

Die heute bestehenden beiden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Nord und Süd bleiben erhalten und werden umbenannt in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr RLP Nord“ und „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr RLP Süd“.

Obwohl die Landkreise und kreisfreien Städte immer noch als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs benannt (§ 5 Abs.1) sind, wird jedoch die Aufgabe der Aufgabenträgerschaft in § 6 Abs. 1 künftig an den jeweiligen Zweckverband übertragen.

Eine wesentliche neue Aufgabe der Zweckverbände wird daher u.a. künftig die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Busverkehr im Namen der Verbandsmitglieder sein. Diese Aufgabe können sie durch eine regionale Geschäftsstelle (Verbundgesellschaften) wahrnehmen lassen. Direktvergaben an eigene Unternehmen der Verbandsmitglieder bleiben hiervon unberührt. Dies bedeutet, dass Städte und Kreise mit eigenen, kommunalen Verkehrsunternehmen die Vergaben weiterhin selbst wahrnehmen dürfen.

Die Hoheit über Aufgaben Planung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs der Landkreise und kreisfreien Städte wird nicht nur durch die Einhaltung von Bedingungen der Mindeststandards aus dem Landesnahverkehrsplan, sondern auch durch das Recht des Landes, Partner in allen Kooperations- und Finanzierungsverträgen (Grundlage für Vergaben im SPNV und ÖPNV) zu werden, sowie die Sperrminorität des Landes in den beiden Zweckverbänden und das beim Ministerium ansässige Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan, welches alle konzeptionellen Vorhaben der Kommunen genehmigen soll, eingeschränkt.

Damit kann im Entwurf des neuen NVG insbesondere für die meisten Kreise die Gefahr gesehen werden, dass die Pflichtaufgabe in diesem Falle dazu führen kann, dass lediglich noch die Finanzierung, aber nicht die Gestaltung und Planung des ÖPNV - in dem Maße wie heute – in der Verantwortung der Aufgabenträger liegt.

Zudem besteht die Gefahr, dass die vorgesehene Veränderung der Organisationsstruktur die Arbeit im ÖPNV-Bereich auf Jahre hinweg lähmt, was gerade der Verkehrswende diametral entgegenwirken könnte.

2. Erklärung des ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe

Die Erklärung des ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe soll in einem ersten Schritt „im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit“ der Kommunen erfolgen. In einem zweiten Schritt soll ein Landesnahverkehrsplan erarbeitet werden, in dem konkrete Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe ÖPNV festgehalten werden.

Mit dem zweiten Schritt erfolgt für die Kommunen und das Land die Pflicht zur Finanzierung. Die Höhe der Finanzierungsmittel, die künftig sowohl durch die Kreise/Städte als auch durch das Land zu tragen sind, werden somit erst mit der Festlegung eines pflichtigen Mindestbedienungsangebotes im Landesnahverkehrsplan konkretisiert.

In § 16 Abs. 2 trifft der Gesetzesentwurf die Aussage, dass soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan vergeben werden, deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes ist. Hierfür sollen seitens des Landes vorrangig die sogenannten Regionalisierungsmittel verwendet werden, die es nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) erhält. Die Mittel sollen zu 100% für die Finanzierung des ÖPNV, davon mindestens 75% für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt werden.

Für die Kreise/Städte als Aufgabenträger bleibt abzuwarten, wie hoch ihr Finanzierungsanteil am Ausbau des ÖPNV letztlich ausfallen wird und inwiefern sie für die Bewältigung der Pflichtaufgabe vom Land finanziell ausgestattet werden.