

Städtetag Rheinland-Pfalz, Deutschhausplatz 1, 55116 Mainz

An die  
Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr  
Landtag Rheinland-Pfalz  
Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz



**Geschäftsführender Direktor**

Freiherr-vom-Stein-Haus  
Deutschhausplatz 1, 55116 Mainz

Telefon: 06131 28644-400  
Telefax: 06131 28644-480  
E-Mail: [maetzig@staedtetag-rlp.de](mailto:maetzig@staedtetag-rlp.de)

[www.staedtetag-rlp.de](http://www.staedtetag-rlp.de)

Unser Zeichen: 830-03 MM/Am

20. November 2020

- zu Drucksache 17/13130 -

**Schriftliche Stellungnahme des Städtetags Rheinland-Pfalz zum Anhörverfahren im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr am 19.11.2020 zum Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG-E)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Weiner,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Gelegenheit, zu oben genanntem Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Im Zuge der allseits geforderten und zwingend notwendigen Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität mit leistungsfähigem Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Elektromobilität, Rad- und Fußverkehr, bei der die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotoren deutlich reduziert wird, kommt den Städten in Rheinland-Pfalz eine besondere Bedeutung zu. Denn nirgends zeigt sich deutlicher, dass die Ansprüche der Menschen und der Wirtschaft an die Mobilität steigen und das Verkehrsaufkommen sowie die Pendlerzahlen zunehmen. So wünschen sich viele Bürgerinnen und Bürger möglichst kurze Umsteigezeiten, digitale Ticket- und Echtzeitinformationssysteme und ein dichtes, gut vertaktetes ÖPNV-Netz sowohl in den Städten als auch zwischen den Städten und ihrem Umland. Gleichzeitig besteht der Wunsch nach attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum ohne Einschränkungen durch Kraftfahrzeugverkehr. Radfahrer und Fußgänger fordern mehr Anteile an vorhandenen Verkehrsflächen. Überdies wollen und müssen die Kommunen Umweltschutzvorgaben und Klimaschutzziele beachten.

Vor dem Hintergrund all dieser Erfordernisse und Herausforderungen ist es dringlicher denn je, den ÖPNV bedarfsgerecht und nachhaltig auszubauen. Daher begrüßt der Städtetag die Novellierung des Nahverkehrsgesetzes ausdrücklich als wichtigen Schritt hin zu einer erfolgreichen Verkehrswende in den nächsten Jahren und Jahrzehnten.

Hauptforderung der Städte und auch Landkreise ist seit vielen Jahren, dass der ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe erhoben werden muss. Diese Forderung wurde und wird nicht erhoben, weil die Kommunen nicht in der Lage sind, einen leistungsfähigen ÖPNV zu planen und deshalb zwingend Landesvorgaben brauchen. Es geht vielmehr darum, dass die finanziellen Ausgaben in diesem wichtigen Bereich stetig ansteigen und weiter ansteigen werden. Bei der derzeitigen

Ausgestaltung des ÖPNV als freiwillige Leistung besteht die Gefahr, dass notwendige Ausgabenmehrun gen von den Aufsichtsbehörden im Rahmen der Genehmigung der Haushalte nicht anerkannt werden. Damit würde der ÖPNV schlimmstenfalls dem Rotstift der Kommunalaufsichtsbehörden zum Opfer fallen. Einschneidende Einsparungen bei oder gar Schließungen von kommunalen Kultureinrichtungen wie Theatern, Bibliotheken oder Volkshochschulen können keine ernsthafte Alternative zur Kompensation dieser Mehrausgaben sein. Hinzu kommt, dass nach unserer Auffassung das Land Rheinland-Pfalz den Anschluss an Nachbarbundesländer wie Hessen und Baden-Württemberg verliert, wenn der ÖPNV rechtlich nicht aufgewertet wird. Nach unserer Beobachtung genießt der ÖPNV in diesen Bundesländern einen wesentlich höheren Stellenwert. Die politische Prioritätensetzung erfolgt dort deutlich klarer zugunsten eines modernen und leistungsfähigen ÖPNV.

Von daher begrüßen wir ausdrücklich, dass der ÖPNV stufenweise zur kommunalen Pflichtaufgabe erhoben werden soll!

Neben diesem strukturellen Meilenstein sehen wir eine ganze Reihe weiterer, im Gesetzentwurf enthaltener, Neuregelungen positiv. Beispielhaft seien hier genannt:

- Die bisher kaum zu durchdringende, komplexe Finanzierung des Nahverkehrs soll in Zukunft transparenter aufgesetzt und entflochten werden. Hierzu soll ein konsequentes Besteller-Ersteller-System eingeführt werden. Alle Finanzierungsflüsse vom Land sollen grundsätzlich nur noch an die Aufgabenträger laufen.
- Straßenbahnleistungen werden erstmals in das Finanzierungssystem einbezogen.
- Die Trennung von Bus und Bahn wird aufgehoben.
- Es soll eine Tarifharmonisierung erfolgen mit dem Ziel eines einheitlichen Landestarifs.
- Es werden neue Verkehrsarten abgebildet.
- Die bisher eher kleinteiligen Strukturen werden aufgebrochen und neu strukturiert mit dem Ziel, den ÖPNV und den SPNV landesweit stärker zu verzahnen und zu koordinieren.

Ausdrücklich positiv hervorheben möchten wir auch, dass viele unserer Nachbesserungsvorschläge aus der Verbändeanhörung Eingang in den Regierungsentwurf gefunden haben. Beispielhaft seien hier genannt:

- Regelungen zur (möglichen) Aufgabenträgerschaft großer kreisangehöriger Städte einschließlich Mitgliedschaft und Stimmrecht im regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und im regional zuständigen Regionalausschuss.
- Deutlicher Hinweis darauf, dass dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) nicht die Existenzgrundlage entzogen wird.
- Eindeutige Regelungen dahingehend, dass Direktvergaben und In-House-Vergaben weiter möglich sind.

Bei allen positiven Ansätzen des Gesetzentwurfs gibt es aber auch einige Punkte, bei denen wir uns konkretere Aussagen bzw. Änderungen wünschen:

1. Im Gesetz ist von einer Pflichtaufgabe im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit die Rede. Wir können nachvollziehen, dass eine solche Formulierung für den Übergangszeitraum gewählt werden musste, also bis der Landesnahverkehrsplan in Kraft tritt. Unklar bleibt aber, inwieweit sich das Land mit zusätzlichem Geld im Rahmen der Ausgestaltung des Landesnahverkehrsplans beteiligen will. Von einer grundsätzlichen Bereitschaft des Landes, mehr Landesmittel in

den ÖPNV zu geben, ist im Gesetzentwurf wenig zu lesen. Die entsprechenden Passagen sind sehr relativierend formuliert.

Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Zahlen bzgl. eines weitergehenden finanziellen Engagements des Landes genannt werden können, so sollten sich dennoch deutlich stärkere Aussagen zur finanziellen Verantwortung des Landes zumindest im Begründungsteil finden. Dass ein besseres Angebot unter dem Strich mehr Geld kostet, ist unseres Erachtens allen Beteiligten klar. Dann muss aber ein zusätzliches finanzielles Engagement des Landes auch an irgendeiner Stelle im Gesetzentwurf klar erkennbar sein.

2. Der zweite Kritikpunkt bezieht sich auf bestehende oder zukünftige Verkehrsangebote, die über die Vorgaben des Landesnahverkehrsplans hinausgehen (z.B. dichter Takt): Der Städtetag fordert, dass das „Mehr“ an Verkehrsangeboten nicht durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) als unzulässige freiwillige Leistung bei defizitärem Haushalt beanstandet wird. Hier sollte ein entsprechendes Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und für Sport sowie der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) hergestellt und ein entsprechender Passus in den Gesetzentwurf aufgenommen werden.
3. Zu den Strukturen bzw. der Organisation des ÖPNV: Ziel der Reform sind effizientere Strukturen und damit auch möglichst wenig Abstimmungsbedarf zwischen einzelnen Organisationseinheiten. Laut dem Gesetzentwurf soll es
  - zwei Zweckverbände mit entsprechenden Verbandsversammlungen geben,
  - regionale Geschäftsstellen der Zweckverbände,
  - ein Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan sowie
  - zwei Regionalausschüsse je Zweckverband.
  - Zudem können zum Zwecke der Kooperation mit Dritten GmbHs gegründet werden und es gibt
  - einen Ständigen Ausschuss.

Aus unserer Sicht ist dies ein sehr komplexes, organisatorisches Gebilde mit vielen Schnittstellen und damit Koordinations- und Abstimmungsaufwand. Das widerspricht dem Reformansatz. Aus unserer Sicht sollte hier zumindest darüber nachgedacht werden, aus den zwei Zweckverbänden einen landesweiten Zweckverband ÖPNV zu machen.

4. Wir sehen im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und in den beiden entsprechenden Regionalausschüssen eine sehr starke Gewichtung zugunsten der Landkreise. Hier stehen zwölf Landkreise nur zwei kreisfreie Städte gegenüber. Bei der bisher beabsichtigten Stimmengewichtung von einer Stimme je angefangene 50.000 Einwohner bedeutet dies für die Verbandsversammlung sechs Stimmen für die beiden kreisfreien Städte und 38 Stimmen für die zwölf Landkreise. Angesichts dieser äußerst einseitigen Stimmengewichtung befürchten wir, dass die Interessen der beiden Städte Koblenz und Trier unter die Räder kommen bzw. diese beiden Städte kaum Mitspracherechte erhalten. Dies widerspricht aus unserer Sicht der starken Stellung der Regiopole, die sehr bedeutende Knotenpunkte für den ÖPNV darstellen und weit ins Umland ausstrahlen. Unsere Forderung ist, dass diese beiden Städte gemäß ihrer starken Stellung und Bedeutung auch für Pendelbewegungen aus dem nahen und weiteren Umland mit einem stärkeren Gewicht in den entsprechenden Gremien vertreten sind. Konkret schlagen wir vor, dass die beiden kreisfreien Städte Koblenz und Trier im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und in den beiden ent-

sprechenden Regionalausschüssen eine Stimmengewichtung von einer Stimme je angefangene 25.000 Einwohner erhalten.

5. Die Städte benötigen eine verlässliche, sichere und langfristige finanzielle Förderung von Fahrzeugen, insbesondere von umweltschonenden Elektro- und Hybridbussen. Zwar soll es dem Gesetzentwurf zufolge Förderungen z.B. für Investitionen im Bereich der Antriebstechnik geben. Gleichwohl erachten wir es für erforderlich, dass das Land angesichts der hohen Bedeutung eines emissionsarmen ÖPNV für das Erreichen der klimapolitischen Ziele ein eigenständiges Förderprogramm für Elektro- und Hybridbusse auf den Weg bringt und die Kommunen mit der Übernahme eines möglichst hohen Finanzierungsanteils bei der Anschaffung dieser Busse finanziell unterstützt bzw. entlastet.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass es sich bei der Novellierung des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr um eine außergewöhnliche Reform dahingehend handelt, dass genaue Regelungsinhalte bzw. konkret die genaue Ausgestaltung des zukünftigen landesweiten ÖPNV nicht mit der Verabschiedung des Gesetzes, sondern erst zwei Jahre später, mit der nachgelagerten Verabschiedung des Landesnahverkehrsplans feststehen. Gleichwohl stimmen wir als Städtetag dem Reformvorhaben zu. Wir tun dies allerdings mit einem hohen Vertrauensvorschuss und in der Erwartung, dass eine durchgreifende Verbesserung und auch stärkere finanzielle Dotierung des ÖPNV in der Zukunft auch tatsächlich kommt.

Wir bitten die Landesregierung und auch den Landtag diesem Vertrauen in zukünftiges staatliches Handeln gerecht zu werden und unsere Erwartungen an einen modernen, klimafreundlichen und solide finanzierten ÖPNV mit Leben zu füllen. Die Städte in Rheinland-Pfalz werden hier ihren Beitrag leisten!

Mit freundlichen Grüßen

  
Michael Mätzig