

Zusammenfassende Kommentierung des Referentenentwurfs zum novellierten Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz-NVG), der im Anhörungsverfahren seitens des Justitiariates des MWVLW per Mittwoch, 06.05.20, mit Bekanntgabe der Frist des Anhörungsverfahrens zum 15.06.20, veröffentlicht wurde.

Vorbemerkung

Bereits vorab steht nach Auswertung des seit dem per 06.05.2020 offiziell vorliegenden Gesetzesentwurfes der Landesregierung (Referentenentwurf) zum novellierten Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz-NVG) als Quintessenz und wichtige Erkenntnis fest, dass sich das Land Rheinland-Pfalz in Form des für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministeriums zukünftig in alle Planungsbereiche zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs massiv einbringen wird.

Zukünftig wird das bisherige „Gestaltungsprinzip“ für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße in Form der Mitfinanzierung von Verkehrsleistungen durch das Land ohne Wahrnehmung eigener Mitsprache- und Gestaltungsrechte bei nahezu ausschließlich subsidiärer Entscheidungsfindung und Gestaltung des ÖPNV durch die Landkreise und kreisfreien Städte, durch ein deutlich gestärktes Gestaltungsrecht im Rahmen des jetzt vorgelegten NVG-Entwurfs abgelöst!

Auf eine einfache Formel gebracht: Bislang hat das Land Rheinland-Pfalz im strabengebundenen ÖPNV und bei der Finanzierung der Organisationsstruktur die Finanzierung gewährleistet, jedoch nirgendwo ein wesentliches Mitspracherecht gehabt. Zukünftig sollen die Kommunen per Gesetz sehr viel stärker zur Finanzierung des ÖPNV innerhalb der jeweiligen Kreise und kreisfreien Städte sowie bei Regionalverkehren verpflichtet werden. Dabei behält sich das Land aufgrund der geplanten Stimmrechtsverhältnisse in allen wesentlichen Planungsfragen ein Vetorecht vor!

Aus Sicht des Landes stellt sich die Situation im Zusammenhang mit der Umsetzung des seit 1995 geltenden NVG so dar: „Das Land zahlt alles, hat aber zur Zeit nirgendwo ein Mitspracherecht. Zukünftig sollen die kommunalen Aufgabenträger wesentliche finanzielle Lasten mittragen und das Land behält sich ein nahezu unumstößliches Mitspracherecht zu.“

Tatsächlich lässt der Gesetzesentwurf jedoch gerade im Zusammenhang mit der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV viele Fragen offen.

Die wichtigste Frage, in welcher Höhe Finanzmittel und Gelder den weiterhin als Aufgabenträgern für den öffentlichen Personennahverkehr definierten Landkreisen und kreisfreien Städten zur Wahrnehmung ihrer per Gesetz als „Pflichtaufgabe“ auferlegten Aufgaben letzten Endes zur Verfügung stehen, bleibt im Rahmen des jetzt vorgelegten NVG-Entwurfs offen und ungeklärt.

Dazu im Einzelnen:

Zu Teil 1 „Allgemeine Regelungen“

Zu § 1 „Ziele“

In Abs. 7 verwenden die Autoren des Gesetzesentwurfs überraschenderweise mehrfach Begriffe wie „Verbundtarife“, „verbundübergreifende Fahrten“, „verbundübergreifenden Verkehr“ und „Verbundgrenzen“. Die Verwendung der zuvor genannten Termini, die zunächst den Eindruck vermitteln, dass tatsächlich durch das neue Nahverkehrsgesetz die teils seit 30 Jahren in Rheinland-Pfalz bestehenden Verkehrsverbände nunmehr auch endlich gesetzlich definiert und institutionalisiert würden, täuschen: Tatsächlich findet sich im weiteren Verlauf des Gesetzesentwurfs kein einziger Hinweis auf die Existenz oder Fortführung der heutigen Verkehrsverbände. Stattdessen lässt in Teil 2 „Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung“ sowie in § 7 „Zusammenschluss in Zweckverbänden“ das Gesetz vage erkennen, dass gemäß § 7 Abs. 13 die Zweckverbände „zum Zwecke der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen“ können. Dies lässt den Schluss zu, dass die „alten“ bzw. bereits bestehenden Verbundgesellschaften zumindest unter dem Dach der Zweckverbände weiter bestehen bleiben könnten.

Unklar bleibt darüber hinaus, wie die Gesellschafterversammlung der VRM-GmbH als „Gruppe der zuständigen Behörden“ im Sinne der EU VO 1370/2007 ihre entscheidende Funktion bei der Festsetzung der Höchsttarife zukünftig erfüllen kann bzw. in welcher Form eine andere Organisationseinheit eine solche Aufgabe sachgerecht erfüllen könnte.

Zu § 4 „Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren“

Die Formulierungen des Abs. 1 zu § 4 lassen neben handwerklichen Fehlern der Gesetzesformulierungen auch nicht erfolgte Begriffsdefinitionen erkennen. So wird an dieser Stelle erstmals der Begriff „Aufgabenträger“ eingeführt, der im Gesetz jedoch erst sehr viel später im Rahmen einer Begriffserklärung näher ausgeführt und erläutert wird. Die Bezeichnungen „Unternehmen“ und „Betreiber“ werden synonym verwendet, wobei letzten Endes offenbleibt, was ein „Betreiber“ des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Gesetzes eigentlich ist. Es ist davon auszugehen, dass hiermit die Verkehrsunternehmen gemeint sind.

Fraglich bleibt zudem, ob im Rahmen bereits bestehender rechtlicher Rahmenbedingungen (z. B. Personenbeförderungsgesetz) die „Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs“ zur Vorbereitung anderer wettbewerblicher Verfahren bei der Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen tatsächlich dazu gezwungen werden können, „wettbewerbliche Verfahren durch geeignete Datenerlieferungen zu unterstützen.“ Nach unserer Auffassung handelt es sich bei den Erlös- und Betriebsdaten der eigenwirtschaftlich tätigen Verkehrsunternehmen um Daten und Informationen, die als drittschützend zu werten sind. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Verkehrsunternehmer und deren Verbände im Rahmen des Anhörungsverfahrens diesbezüglich ablehnend äußern werden.

Inhaltlich widersprüchlich ist zugleich die Formulierung von § 4 Abs 1 Satz 1: „Die Aufgabenträger definieren die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs.“ Diese Formulierung steht inhaltlich in einem deutlichen Gegensatz zu dem später erwähnten Landesnahverkehrsplan, der im Wesentlichen die Definition der verkehrlichen Anforderungen nach Inhalt und Qualität unter ausdrücklicher und wegweisender Einflussnahme des Landes regelt.

Durch die in § 8 „Landesnahverkehrsplan“ festgelegten Regeln zum Zustandekommen des Landesnahverkehrsplanes wird deutlich, dass dieser ohne den Zustimmungswillen des Landes unter keinen Umständen zur Umsetzung und Wirkung gelangen kann, da der Landesnahverkehrsplan nur mit einer Zweidrittel-Mehrheit der zu beteiligenden Zweckverbandsmitglieder rechtswirksam in Kraft gesetzt werden kann. Mit Blick auf die in § 7 „Zusammenschluss in Zweckverbänden“ in Abs. 3 festgelegten Stimmanteile des Landes von jeweils „über 40 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Zweckverbandsmitglieder“ wird deutlich, dass ohne eine Zustimmung des Landes **kein** Landesnahverkehrsplan rechtswirksam beschlossen werden kann. Zugleich tritt damit der Widerspruch zu der in § 4 Abs. 1 formulierten Aufgabenzuordnung hervor, dass die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität des Angebotes des ÖPNV eigentlich durch die Aufgabenträger erfolgen soll.

In § 5 „Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten“ wird dieser Widerspruch in Bezug auf die subsidiär verordnete Vorgabe, dass „der Schülerverkehr [...] nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden“ soll und „das Weitere, der Landesnahverkehrsplan“ regelt, erneut deutlich. Mit diesen Formulierungen werden bereits vorab Konflikte zwischen der Organisation der Schülerverkehre und der dem Gusto des Landes obliegenden Landesnahverkehrsplanes deutlich: Während Kreis- und Stadtverwaltungen die Integration von Schülerverkehren aufgrund der lokalen Kenntnis der Verkehrsbedürfnisse anders einschätzen könnten, als beispielsweise das Land, könnte sich das Land im Rahmen des Landesnahverkehrsplanes über die Integrationswünsche der Kommunen durch Vetorecht ohne Weiteres hinweg setzen.

In § 5 Abs. 5 werden erneut Begriffe aus der derzeitigen „Verbundlandschaft“ der Verkehrsverbände aufgegriffen. Hier heißt es u. a.: „In Verbundgebieten sind die

jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ist verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 7 Abs. 6 abdecken.“ Die häufige Verwendung der mit dem Präfix „Verbund“-verwendeten Termini lässt die Frage offen, wie Verbundtarife ohne Verbundtariforganisationsstrukturen organisiert, am Markt angeboten und gegenüber dem Kunden und Nutzern des ÖPNV vertrieben werden sollen.

Die an dieser Stelle auftretende Dualität von theoretisch implizierten Verkehrsverbänden oder zumindest aber deren Tarife und den bislang nicht näher definierten „Regionalausschüsse“ lässt die Frage offen, wie Verbundtarife zukünftig von den sog. „Regionalausschüssen“ fortgeschrieben, kalkuliert beantragt und kommuniziert werden sollen, wo das Konstrukt „Verkehrsverbund“ offenkundig in dem jetzt vorgelegten Referentenentwurf des NVG nicht mehr vorgesehen ist?

Zu Teil 2 „Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung“

zu § 6 „Kommunale Aufgabenträgerschaft und Aufgaben des Landes“

Neben der hier erfolgten inhaltlichen Festlegung des Begriffes „Aufgabenträger“ wird erstmals die Gestaltung des ÖPNV als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung definiert. Bedauerlicherweise erfolgt die Zuordnung der Pflichtaufgabe im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung jedoch erneut – wie bereits seit dem Inkrafttreten des bisherigen und noch geltenden Nahverkehrsgesetzes im Jahr 1995 „in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit“.

Hier tritt ein nahezu unüberbrückbarer Widerspruch in Bezug auf die Auferlegung einer Pflichtaufgabe im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung einerseits und der finanziellen Ausstattung zur Wahrnehmung der Pflichtaufgabe durch die kommunalen Aufgabenträger andererseits auf. **Das Gesetz lässt offen, wie die kommunalen Gebietskörperschaften diese Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung wahrnehmen und finanzieren sollen.** Das Konnexitätsprinzip, nach dem die Auferlegung einer Pflichtaufgabe per Gesetz auch die damit erforderliche Mittelausstattung zwingend vorsieht, wird an dieser Stelle umgangen und bleibt vollkommen unberücksichtigt.

Welche Veränderung oder Verbesserung im Sinne der kommunalen Finanzausstattung zur Wahrnehmung der Pflichtaufgabe wird nach dem jetzt vorliegenden Referentenentwurf im Vergleich zu dem bisher geltenden Nahverkehrsgesetz zukünftig erreicht? Wenn weiterhin die finanzielle Leistungsfähigkeit der Landkreise als Maßstab und Richtschnur für die Wahrnehmung der Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe heranzuziehen ist, bedeutet dies in letzter Konsequenz, dass die Pflichtaufgabe nur dann wahrgenommen werden kann,

wenn der jeweilige Landkreis oder die jeweilige Kreisstadt finanziell leistungsfähig ist. Darüber hinaus schweigt sich der Gesetzesentwurf auch darüber aus, was „Leistungsfähigkeit“ mit Blick auf die jeweilige Haushaltssituation der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf die Wahrnehmung der Pflichtaufgabe tatsächlich bedeutet. Was geschieht, wenn ein Landkreis oder eine kreisfreie Stadt keinen ausgeglichenen Haushalt vorweisen kann und wenn im haushaltsrechtlichen Sinne die Voraussetzung für die „finanzielle Leistungsfähigkeit“ nicht gegeben ist? Über die daraus resultierenden und möglichen Konsequenzen schweigt sich der Entwurf zum NVG aus. Welche Institution gibt hier letztlich den entscheidenden Ausschlag, die ADD?

Weiter zu § 6

Hier wird erneut auf den Landesnahverkehrsplan nach § 8 dieses Gesetzes abgehoben. Auch diese Formulierung steht in einem diametralen Widerspruch zu § Abs. 1 des Gesetzesentwurfes. Das Instrument des Landesnahverkehrsplanes wird als Bestandteil des NVG-Entwurfs vom Land vorbestimmt, was zugleich die Kompetenzen der Aufgabenträger nach § 1 deutlich einschränkt. Es stellt sich die Frage: Kann die in § 6 Abs. 1 als Pflichtaufgabe formulierte Aufgabenträgerschaft tatsächlich im kommunalen Selbstverwaltungsbereich wahrgenommen werden oder handelt es sich bei der hier formulierten „Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung“ nicht viel eher und tatsächlich um eine Auftragsverwaltung nach Weisung durch das Land?

In § 6 Abs. 6 wird ein weiteres Mal die deutliche Hegemonialstellung des Landes im Rahmen des neuen Nahverkehrsgesetzes deutlich: Das Land sieht sich als „Fördermittelgeber im Bereich der Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ und richtet deshalb bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium ein sog. „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ ein, das, so wörtlich: „die langfristige Weiterentwicklung der Angebotsplanung und des integralen Taktfahrplans gemeinsam mit den Aufgabenträgern plant.“ Weiter heißt es: „Dem Land obliegt die strategische Steuerung, die Darstellung der Gesamtfiananzierung für den öffentlichen Personennahverkehr und die Koordination der Zusammenarbeit der Zweckverbände „Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz“. Auch dies steht im diametralen Widerspruch zur Einführung und Umsetzung des Landesnahverkehrsplanes nach § 8, der trotz des möglichen Vetorechts des Landes eigentlich bzw. vorgeblich ein eindeutiges Partizipationsprinzip verfolgt. Durch die v. g. Formulierungen des Absatzes 6 werden die kommunalen Aufgabenträger einmal mehr in eine Zuschauerrolle gedrängt. Dies entspricht einer konsequenten Abkehr des jüngst vorgelegten Gesetzesentwurfes von dem über 25 Jahre geübten subsidiären Planungsprinzip bzw. dem seit Einführung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord bewehrten Partizipationsprinzips.

Zu § 7 „Zusammenschluss in Zweckverbänden“

Gemäß Abs. 3 soll es zukünftig und anders als bisher gewichtete Mehrheitsverhältnisse in den neu zu gestaltenden Zweckverbänden für den öffentlichen Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd geben. Neben der eindeutigen Festlegung, dass das Land in den Verbandsversammlungen jeweils über 40% der Stimmenanteile aller Zweckverbandsmitglieder halte soll, werden zukünftig den einzelnen Verbandsmitgliedern jeweils eine Stimme je angefangene 50.000 Einwohner der jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte zugeordnet.

Während derzeit jedes einzelne Verbandsmitglied in den Schienen-Zweckverbänden gleichberechtigt mit jeweils einer Stimme vertreten ist, sollen zukünftig größere kommunale Gebietskörperschaften mit deutlich höheren Einwohnerzahlen ein gleichsam höheres Stimmengewicht in der Verbandsversammlung erhalten, als solche, die einen geringeren Bevölkerungsanteil haben. In letzter Konsequenz bedeutet dies, dass Landkreise mit einer niedrigen Einwohnerzahl (und dem entsprechend geringer ausgebauten ÖPNV) zukünftig wesentlich von dem Wohlwollen des Landes und ggf. einiger weniger potenter Zweckverbandsmitglieder auf Kreis- und Stadtebene abhängig sein werden. Zugleich wächst das Stimmengewicht zu Gunsten der Landkreise und schwächt die Position der kreisfreien Städte, die aufgrund ihrer Siedlungsstruktur bereits heute über einen wesentlich dichter und intensiver ausgebauten ÖPNV verfügen.

Absatz 4 des § 7 macht abschließend deutlich, dass der mit einer Stimmenmehrheit von 2/3 zu beschließende Landesnahverkehrsplan in seinen inhaltlichen Ausprägungen zukünftig eindeutig vom Land dominiert wird. Auch die in § 7 Abs. 6 beschriebenen Regionalausschüsse werden zukünftig einen Vertreter des Landes erhalten. Obgleich die sog. zukünftigen „Regionalausschüsse“ exakt die Aufgaben der heutigen Verkehrsverbände übernehmen, werden gemäß dieses Gesetzesentwurfes die bisherigen Verkehrsverbände ohne Not aufgegeben.

Die in den Absätzen 7, 8, 9 und 13 beschriebenen Institutionen und noch zu schaffenden Organisationseinheiten machen deutlich, dass das vom Land beabsichtigte Straffen des bislang angeblich „unüberschaubaren Flickenteppichs der Organisationseinheiten“ nicht erreicht wird. Aus vier Verkehrsverbänden und zwei Zweckverbänden werden zukünftig zwei Zweckverbände, vier Regionalausschüsse und ein zusätzlicher bislang nicht existierender „ständiger Ausschuss“ gegründet sowie außerdem ein Kompetenzzentrum für den integralen Taktfahrplan. Anstatt der bisherigen sechs Planungsinstitutionen sollen zukünftig acht Einrichtungen zur Planung des Nahverkehrs die Planungsaufgaben übernehmen. Die genaue Funktion des v. g. „ständigen Ausschusses“, der vor allem bei „besonders hohen finanziellen Ausgaben“ nicht alleine eine fachliche Koordinationsaufgabe, sondern sogar ein abschließendes Entscheidungsrecht erhalten soll, bleibt im Weiteren der Formulierungen zu Abs. 9 unklar.

Ob die in Abs. 10 formulierte Eigenaufsicht der beiden Zweckverbände durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium rechtlich zulässig ist, wäre zu überprüfen, da doch das selbe Ministerium für die Wahrnehmung und Durchführung der nach diesem Gesetz definierten Aufgaben zuständig wäre.

Abs. 13 des § 7 formuliert: „[...] die Zweckverbände können zum Zwecke der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen“. Dies wird seitens der rheinland-pfälzischen Verbundgeschäftsführer so interpretiert, dass die bestehenden Verbundeinheiten auch anstelle der nach dem Gesetz vorgeschriebenen regionalen Ausschüsse weiterhin existieren könnten. In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, wie in einer solchen Struktur die Vielzahl der von der VRM-GmbH eigenständig abgeschlossenen zivilrechtlichen Verträge (ca. 1300!) weitergeführt werden könnten, und wie mit der bestehenden Allgemeinen Vorschrift der VRM in diesem Zusammenhang zu verfahren wäre.

Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang, dass bis zum Inkrafttreten der Verbandssordnungen die Aufgaben der bisherigen Verkehrsverbände weiter in der derzeit geregelten Rechtsform und Zuständigkeit wahrgenommen werden sollen.

Zu § 8 „Landesnahverkehrsplan“

Bei dem sog. „Landesnahverkehrsplan“ handelt es sich um das zentrale Steuerungselement für den zukünftigen ÖPNV/SPNV in Rheinland-Pfalz. Wie bereits vorangestellt und mehrfach erwähnt, bedarf der Aufstellung und Legitimation des Landesnahverkehrsplanes einer Zustimmung von 2/3 aller Stimmen der Verbandsversammlung in den beiden Zweckverbänden. Mit Blick auf die detaillierten Planungsvorgaben, bis hin zur Frage des Bedienungskonzeptes, des Einsatzes der Fahrzeuge, des Marketings, des Vertriebs sowie der Fahrgastinformation und der Tarifplanung wird deutlich, dass ohne eine weitreichende Beteiligung des Landes zukünftig keine dieser Aufgaben mehr erfüllt werden kann. Fraglich bleibt in diesem Zusammenhang auch, wer die Definition des in Abs. 2 enthaltenen „pflichtigen Mindestangebotes“ vornimmt? Auch hier behält sich das Land zukünftig weitreichende Möglichkeiten zur Einflussnahme vor.

Hinsichtlich des durch den Landesnahverkehrsplan festzulegenden Finanzierungskonzeptes trifft Abs. 5 des § 8 eine wichtige und unmissverständliche Aussage: „Der Landesnahverkehrsplan wird von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit den für Finanzen zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen.“ Diese neue und im bisherigen Nahverkehrsgesetz nicht vorgesehene Formulierung ist in vielerlei Hinsicht äußerst problematisch und drängt das in der Zukunft vordergründig implizierte Partizipationsprinzip im Sinne der Aufgabenwahrnehmung durch den kommunalen Aufgabenträger (als Pflichtaufgabe!) völlig an den Rand. Es stellt sich auch in diesem Zusammenhang die Frage nach den Konsequenzen für die kommunalen Aufgabenträger, falls zwischen den beiden Ministerien kein Einvernehmen hergestellt werden kann und demzufolge keine Rechtsverordnung zustande käme?

Bereits § 5 Abs. 1 macht deutlich, dass die zukünftige Nahverkehrsplanung in Rheinland-Pfalz zukünftig ausschließlich nach Kassenlage erfolgen würde. Das wesentliche Steuerungsinstrument zur verlässlichen Gestaltung eines zukünftigen ÖPNV/SPNV in Rheinland-Pfalz beruht somit auf einer begleitenden Vereinbarung in Form einer Rechtsverordnung mit einem ansonsten an diesem Gesetz völlig unbeteiligten Dritten – dem Finanzministerium.

Zu Teil 3 „Finanzierung“

Zu § 13 „Finanzierung“

Wie bereits zuvor mehrfach ausgeführt, ist die in Satz 2 des Abs. 1 enthaltene Zuschreibung der Aufgabenwahrnehmung des ÖPNV durch die Aufgabenträger nicht alleine redundant in Bezug auf die bereits vorhergetroffenen Bestimmungen, sondern auch inhaltslos. Selbst bei Zustandekommen der Nahverkehrspläne nach den §§ 9 und 10 dieses Gesetzesentwurfes kann das Land jeder Zeit den darauf beruhenden Landesnahverkehrsplan gemäß der in § 8 beschriebenen Mehrheitsverhältnisse ohne weiteres blockieren.

Die in Abs. 3 formulierte angemessene Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bleibt ungeklärt, nicht definiert und offen. Die bisherige Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs kann in Form der hochpreisigen Tarife in den Verkehrsverbänden VRT und VRM zweifelsfrei als deutlich zu hoch und den Bedürfnissen der Kunden als nicht angemessen bezeichnet werden. In diesem Zusammenhang wäre es hilfreich gewesen, wenn sich der Gesetzgeber eindeutig zur Mitfinanzierung einer systematischen Absenkung der viel zu hohen Tarifniveaus erklärt hätte. Die in Abs. 4 des § 13 den Zweckverbänden (visionär) zur Verfügung gestellten Finanzmittel nach den Abs. 5 – 9 lassen nicht erkennen, wie sie generiert werden und aus welchen Haushaltsmitteln (des Landes?, des Bundes?, der kommunalen Gebietskörperschaften?) sie sich zusammensetzen.

Besonders deutlich wird der unbedingte Gestaltungswille des Landes in Abs. 5, wo unter den Voraussetzungen für die Zurverfügungstellung von Finanzmittel seitens des Landes deutlich gemacht wird, dass diese nur unter den Voraussetzungen zustande kommen, falls „1. Die den betreffenden Vergabeverfahren zugrundeliegenden Planungen des Aufgabenträgers in Einklang mit dem Nahverkehrsplan stehen“ und „2. das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ den Planungen zugestimmt hat! Bei der Zustimmungsvoraussetzung durch das sog. „Kompetenzcenter“ soll demnach in der Zukunft dem jetzt vorliegenden Gesetzesentwurf zufolge ein Gremium ohne jede institutionelle Beteiligung seitens der Kommunen zustimmungsberechtigt sein.

Der in Abs. 6 benannte „Wirtschaftsplan“ der Zweckverbände ist durch „Haushaltsplan“ zu ersetzen, da Zweckverbände keinen Wirtschaftsplan aufstellen.

Aus den Abs. 5 und 6 des § 13 wird schließlich deutlich, dass zukünftig einige wenige Planer über die Finanzierung und Bereitstellung von Finanzmittel seitens des Landes zur Gestaltung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in den beiden Zweckverbänden Süd und Nord befinden werden. **Der § 13 lässt bedauerlicherweise offen, wieviel Geld in diesem Zusammenhang tatsächlich für die einzelnen Aufgabenträger und Kommunen im VRM zur Wahrnehmung der Pflichtaufgabe zukünftig zur Verfügung steht.**

Koblenz, 08.05.2020

F. d. R. d. V.:

gez. Stephan Pauly M. A.

Geschäftsführer