



Landkreistag Rheinland-Pfalz

Mainz, den 07.05.2020
Az.: 773-200 He/Sä
☎ 06131/28655-218

Sonderrundschreiben S 597/2020

An die Kreisverwaltungen in Rheinland-Pfalz
z. H. der Damen und Herren Landräte

An den Bezirksverband Pfalz
z. H. des Herrn Vorsitzenden

Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)

2 Anlagen (nur der elektronischen Fassung beigelegt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach langem Vorlauf hat der Ministerrat des Landes am 06.05.2020 den Referentenentwurf eines Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) beschlossen. Mit diesem Gesetz soll der Nahverkehr in Rheinland-Pfalz auf neue Grundlagen gestellt werden. Hintergrund sei, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Städten und ländlichen Gebieten seit Inkrafttreten des bisherigen Nahverkehrsgesetzes 1995 stark verändert hätten.

Dem Gesetzentwurf (s. **Anlage**) sind die nachfolgenden Kernaussagen zu entnehmen:

Pflichtaufgabe

Landkreise und kreisfreie Städte bleiben die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, § 6 Abs. 1 S. 1 NVG-E. Sie nehmen diese Aufgabe als „Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr“, § 6 Abs. 1 S. 2 NVG-E. Weder im Gesetzestext noch in der Begründung ist definiert, was sich hinter der Einschränkung „in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit“ verbirgt, wie diese also bemessen wird und welche Folgen eine mangelnde Leistungsfähigkeit tatsächlich auslöst.

Landesnahverkehrsplan

Das Land stellt in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden (dazu weiter unten) einen Landesnahverkehrsplan auf, § 8 NVG-E. Er wird von dem für Nahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen als Rechtsverordnung erlassen. Der Landesnahverkehrsplan hat nach § 6 Abs. 2 NVG-E die Aufgabe, Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung festzusetzen. Der Landesnahverkehrsplan soll u. a. Angaben enthalten über die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben, den Bestand des Verkehrsangebots und das aktuelle Fahrgastaufkommen, über statistische Trends und Prognosen, über zu ergreifende Maßnahmen zur Gewährleistung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs, **zum Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung**, über die Rahmenvorstellungen zur Erfüllung der Pflichtaufgabe (Bedienkonzept, Fahrzeuge, Marketing, Vertrieb, Fahrgastinformationen, Tarif) sowie auch zu Investitionsbedarf und Finanzierungskonzept. Der Landesnahverkehrsplan kann durch regionale und ist durch lokale Nahverkehrspläne (für den Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt) ergänzt werden bzw. zu ergänzen, §§ 9, 10 NVG-E.

Organisation

Der Nahverkehr soll neu organisiert werden, vgl. hierzu § 7 Abs. 1-15 (!) NVG-E. Dabei sei Ziel, Schienen- und Busverkehr organisatorisch miteinander zu verbinden. Konkret sieht der Gesetzentwurf zwei neu zu gründende Pflichtzweckverbände vor, Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (im Folgenden ÖPNV Nord) und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (im Folgenden ÖPNV Süd). Mitglieder im ÖPNV Nord sollen neben dem Land die Kreise und kreisfreien Städte in den Planungsgemeinschaften Mittelrhein-Westerwald sowie Trier sein. Die übrigen Kreise und kreisfreien Städte sollen, auch hier gemeinsam mit dem Land, den Zweckverband ÖPNV Süd bilden. Ein „Ständiger Ausschuss“ übernimmt die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den Zweckverbänden. Innerhalb der Zweckverbände ist die Bildung zweier Regionalausschüsse vorgesehen. Im Norden erfolgt die Grenzziehung zwischen beiden Regionalausschüssen anhand der Gebietsgrenzen der erwähnten Planungsgemeinschaften, der Süden unterteilt sich dagegen in die Gebiete der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe bzw. der Planungsgemeinschaft Westpfalz/Verband Region Rhein-Neckar. Analog den Planungsgemeinschaften soll die kreisfreie Stadt Worms in beiden Regionalausschüssen Mitglied sein.

Die Pflicht-Zweckverbände werden nach dem Gesetzentwurf durch von der Verbandsversammlung bestellte maximal zwei Verbandsdirektorinnen und Verbandsdirektoren geleitet. In den Verbandsversammlungen verfügen die Kreise und kreisfreien Städten pro angefangene 50.000 Einwohner über eine Stimme. Das Land verfügt über 40 % der Gesamtheit der Stimmen aller Zweckbandsmitglieder. Für die Beschlussfassung über die Verbandsordnung und etwaige Änderungen

bzw. zum Landesnahverkehrsplan soll eine Majorität von zwei Dritteln der Stimmen erforderlich sein, mit anderen Worten, in diesen Angelegenheiten besitzt das Land ein Vetorecht (dies gilt allerdings auch umgekehrt).

Die Zweckverbände sollen zum Zweck der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHs) gründen können. Die bisherigen SPNV-Zweckverbände Nord und Süd gehen in den neuen ÖPNV-Zweckverbänden Nord und Süd auf (Rechtsnachfolge). Die Verkehrsverbände verlieren mit dem Gesetzentwurf ihre Funktion und werden insoweit (dazu gleich) ebenfalls in die Zweckverbände überführt. **Ausnahme: Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und der Verkehrsverbund Rhein-Nahe (VRN) bleiben erhalten.** Bis zur Verabschiedung der Verbandsordnungen der neuen Zweckverbände sollen aber die Aufgaben des Nahverkehrs wie bisher von SPNV-Zweckverbänden und Verkehrsverbänden wahrgenommen werden.

Die Zweckverbände richten zwei regionale Geschäftsstellen ein (zur Klarstellung sei angemerkt, dass es keine weitere dritte, zentrale Geschäftsstelle des Zweckverbandes gibt), für die auf die insoweit verbleibenden fünf bisherigen Geschäftsstellen der SPNV-Zweckverbände und Verkehrsverbände (also abzüglich KVV und VRN) zurückgegriffen wird - wobei die Geschäftsstellen von SPNV Nord sowie Verkehrsverbund Rhein-Mosel, jeweils in Koblenz, zusammengelegt werden sollen. Die regionalen Geschäftsstellen sollen durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt werden. Diese Person könne identisch sein mit dem Verbandsdirektor bzw. der Verbandsdirektorin des Zweckverbandes. Überregionale Aufgaben im Schienenahverkehr, insbesondere die Vorbereitung, der Abschluss und der Vollzug regionsübergreifender Verträge, sollen den in Kaiserslautern und Koblenz angesiedelten Geschäftsstellen zugeordnet sein, also den Standorten der bisherigen SPNV-Zweckverbände.

Die Regionalausschüsse sollen insbesondere für die Gestaltung von Verbundtarifen, Vertrieb, Einnahmeaufteilung und die verkehrliche Planung innerhalb ihres Gebietes zuständig sein. Wesentliche Aufgabe der Zweckverbände wäre die Vergabe der Verkehrsdienstleistungen.

Finanzierung

Für die Finanzierung soll mit dem Ziel erhöhter Transparenz (so die Begründung des Gesetzentwurfs) ein Besteller-Ersteller-System eingeführt werden, in dem nach der Begründung des Gesetzentwurfs die Aufgabenträger ihre Anforderungen definieren und die Verkehrsleistungen im wettbewerblichen Verfahren vergeben, vgl. zu allem § 13 NVG-E. Das Land will den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr, regionalen Busverkehr und lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr zur Verfügung stellen. Voraussetzung für die (Mit-)Finanzierung des Landes sei, dass die dem betreffenden Vergabeverfahren zugrundeliegen-

den Planungen im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stünden, ein Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan diesen Planungen zugestimmt habe und auf Grundlage dieser Zustimmung vor Durchführung des Vergabeverfahrens für die nachgefragte Verkehrsdienstleistung eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Land, ÖPNV-Zweckverband sowie betroffenem Kreis/kreisfreier Stadt abgeschlossen worden sei.

Darüber hinaus will das Land den Zweckverbänden nach Maßgabe des Landeshaushalts weitere Mittel zur Verfügung stellen. Weiter sollen ÖPNV-Anlagen, Projekte zur Verbesserung der Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik, Projekte im Bereich der Innovation sowie für die Entwicklung und Implementierung aufgabenträgerübergreifender Systeme zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV gefördert werden können.

Konnexität

Allein mit der Aufstufung des straßengebundenen ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe werde mangels der Einführung neuer Standards kein Mehrbelastungsausgleich ausgelöst. Eine Zusage, dass die zu einem späteren Zeitpunkt im Landesnahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards „automatisch“ einen Mehrbelastungsausgleich auslösen, wird nicht gegeben.

Weitere Kernaussagen

Nach § 1 Abs. 5 Satz 3 NVG-E soll dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Mit Blick auf die Tarifierung ist offenkundig nach § 1 Abs. 7 Satz 2 NVG-E ein Tarif für das gesamte Landesgebiet das Ziel. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit voll umfänglich in den Linienverkehr integriert werden, § 5 Abs. 1 Satz 2 NVG-E.

Kurze Bewertung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zwar nicht, wie ursprünglich vorgesehen, die Gründung eines landesweit einheitlichen Pflicht-Zweckverbandes erfolgen soll. Mit der Neugründung der beiden ÖPNV-Zweckverbände sowie der vier Regionalausschüsse würde aber die bisherige Struktur im Nahverkehr zerschlagen. Das Land selbst weitet seinen Einfluss im Nahverkehr in diesem Gesetzentwurf erheblich aus. Eine verbesserte Finanzierung ist womöglich angestrebt, wird aber in dem Gesetzentwurf, auch nicht mit dem in § 13 NVG-E erfolgten Verweis auf die Regionalisierungsmittel des Bundes, abgesichert. Mit Blick auf dauerhaft zu befürchtende Einnahmeverluste aufgrund der Corona-Pandemie (Ausfall der Fahrkartenerlöse wegen rückläufiger Fahrgastzahlen) stellt sich die Frage, ob das bisherige Ziel einer vollständigen Aufstufung des ÖPNV/SPNV in eine Pflichtaufgabe weiter verfolgt werden kann, da gleichwohl die mit dem Landesnahverkehrsplan definierten (Mindest-)Standards von den Aufgabenträgern zu erfüllen sein werden und ein klares

Bekenntnis für einen entsprechenden Mehrbelastungsausgleich unterblieben ist. Ohnedies ist aus Sicht der Geschäftsstelle ein Gesetzesvorhaben mit solch weitreichenden Folgen inmitten einer Pandemie, deren Auswirkung auf allen Ebenen des staatlichen und gesellschaftlichen Zusammenlebens immer noch nicht abzusehen ist, abzulehnen. Eine entsprechende Pressemitteilung des Landkreistages ist diesem Rundschreiben als **Anlage 2** beigefügt.

Für Hinweise zu dem Gesetzentwurf, die uns aufgrund der Fristvorgabe des Landes für eine Stellungnahme des Landkreistages bis spätestens 08.06.2020 erreicht haben sollten, wären wir dankbar.

Für Ihre Bemühungen bedanken wir uns im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



(Hesch)
Beigeordneter