

Arbeitspapier der beiden SPNV-Zweckverbände zur Novellierung des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz

Zusammenfassung

Ausgehend vom Arbeitsauftrag der Koalitionsvereinbarung für die Bildung einer rheinland-pfälzischen Landesregierung von 2016 arbeitet das Landesverkehrsministeriums an einer Novelle des Nahverkehrsgesetzes. Im Koalitionsvereinbarung sind folgende Festlegungen enthalten:

(...) wird daher das Nahverkehrsgesetz überarbeitet, um die Organisationsstrukturen gemeinsam mit den Kommunen zukunftsfähig und effizient zu gestalten. An den bewährten Strukturen der Zweckverbände als Aufgabenträger werden wir festhalten, wollen jedoch die Repräsentanz des Landes in den zuständigen Gremien stärken. Die Struktur der Verkehrsverbünde muss bei dieser Überarbeitung ebenfalls einbezogen werden.

Es wurde seitens der Koalitionspartner also klargestellt, dass die beiden SPNV-Zweckverbände weiter Aufgabenträger für den SPNV sein werden. Deshalb sind die Reformkonzepte auf Basis dieses Konsenses aufzubauen.

Demgegenüber steht ein Arbeitspapier aus dem MWVLW, welches die Eckpunkte des anstehenden Referentenentwurfes formuliert und dabei sowohl die in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Aufgabenträgerschaft beider SPNV-Zweckverbände wie auch deren Funktionen und Aufgaben inhaltlich in Frage stellt. U. A. sollen Verbünde (außer dem VRN und dem KVV) und SPNV-Zweckverbände in einem einzigen, landesweit agierenden Verband zusammengefasst werden, der faktisch vom Land (118 Stimmen) dominiert wird, da eine Mehrheit der kommunalen Stimmen (zusammen 119) nur dann zustande kommen kann, wenn alle kommunalen Vertreter einheitlich abstimmen. In der Praxis würde dies zu einer vollständigen Beschneidung der kommunalen Kompetenzen führen!

Die SPNV-Zweckverbände sehen angesichts der Veränderungen in den gesellschaftspolitischen und technologischen Rahmenbedingungen sehr wohl die Notwendigkeit einer zielgerichteten Novellierung des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes.

Allerdings ist statt eines radikalen Umbruchs der bestehenden und überwiegend bewährten Organisationsstrukturen im rheinland-pfälzischen ÖPNV vielmehr deren behutsame und zielorientierte Weiterentwicklung angesagt. Am Anfang eines derartigen Prozesses muss eine sorgfältige und sachgerechte Stärken-Schwächen-Analyse der bestehenden Strukturen stehen. Diese ist bis dato nicht erfolgt – zumindest wurde sie nicht kommuniziert.

Die **Anlage** zu diesem Papier beinhaltet diese Stärken-Schwächen-Analyse aus Sicht der derzeit verantwortlichen Akteure. Diese Analyse ist Grundlage für die nachfolgend skizzierten, alternativen Eckpunkte für eine Novellierung des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes.

Das rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz von 1995 ermöglichte – bis heute - einen parteiübergreifenden Grundkonsens im ÖPNV.

Insbesondere durch die Einbindung der Kommunen ist es gelungen, in den vergangenen Jahren immer einen parteiübergreifenden Konsens zu erzielen und ausgewogene und sachgerechte Entscheidungen zu treffen. Bezeichnend ist, dass nahezu alle Beschlüsse in den beiden Verbandsversammlungen einstimmig und in gutem Einvernehmen mit dem Land erfolgten.

Durch diesen Grundkonsens zwischen Land, Kommunen, Verbänden und Zweckverbänden konnten in den letzten 25 Jahren die in der Anlage zu diesem Papier beschriebenen Erfolge erzielt werden.

Angesichts der dort dargestellten positiven Bilanz sollte zunächst eine Bestandaufnahme unter Beteiligung der Zweckverbände, der Verbände und der kommunalen Spitzenverbände sowie unter Beachtung der Entwicklung in den Nachbarbereichen zu erstellen. Dabei sind die Erfahrungen aus der Umsetzung aktueller ÖPNV-Projekte, wie z.B. des ÖPNV-Konzeptes Nord einzubeziehen. Auf dieser Basis sind dann Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu erarbeiten, mit dem Ziel, Verbesserungen für die Bürger zu erreichen.

Eckpunkte für eine künftige Gestaltung, bzw. Optimierung des ÖPNV in Rheinland-Pfalz könnten die nachfolgend genannten 10 Punkte sein:

1. Landkreise und kreisfreie Städte bleiben weiterhin Aufgabenträger für den ÖPNV und sind für die Bestellung der Verkehrsleistungen zuständig.
2. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und der Regiobusse wird aufgrund der positiven Erfolgsbilanz an der bewährten Aufgabenträgerschaft der beiden Zweckverbände festgehalten. Die SPNV-Zweckverbände erhalten zusätzliche Zuständigkeiten im Bereich der Eisenbahninfrastruktur (insbesondere Stationsentwicklung, ggfs. auch als Aufgabenträger/Eigentümer für regionalisierte Eisenbahninfrastrukturen).
3. Erstellung eines landesweiten Nahverkehrsplans für den Schienenverkehr, dessen Infrastruktur und die Regiobusse. Das Land, die Zweckverbände und die Verbände erarbeiten und beschließen diesen gemeinsam. Der landesweite Nahverkehrsplan stellt auch die Basis für die Verteilung und Verwendung der Regionalisierungsmittel dar.
4. Der ÖPNV wird kommunale Pflichtaufgabe. Das Land stellt hierfür ausreichende Finanzmittel zur Verfügung.
5. Die Mittel nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes werden direkt an die Kommunen zur Bestellung der Verkehrsleistungen durchgeleitet, d.h. kein „Umweg“ mehr über die Verkehrsunternehmen.
6. Den Kommunen und SPNV-Zweckverbänden wird bezüglich der Ausschreibung der Busleistungen ein Kooperationsgebot mit den Verbänden auferlegt. D.h. die Verkehrsverbände schreiben die Busleistungen auf der Grundlage von Dienstleistungsverträgen mit den eigentlichen Aufgabenträgern aus, um Schnittstellen an den kommunalen und Aufgabenträgergrenzen zu vermeiden. Die Vergabeentscheidungen fallen wie bisher im Einvernehmen mit den Kommunen.

7. Für die Zweckverbände besteht künftig die Verpflichtung, die Regiobuslinien in die Buslinienbündel einzubringen.
8. Heute erfolgt die Genehmigung von ÖPNV-Angeboten (Konzessionen) sowie die ÖPNV-Förderung im Bereich des Landesbetriebes Mobilität (LBM). Um Schnittstellen zu reduzieren, ist es zielführend, diese Aufgaben und die damit verbundenen personellen Ressourcen den SPNV Zweckverbänden zuzuordnen.
9. Es ist eine tarifliche und vertriebliche Weiterentwicklung innerhalb von Rheinland-Pfalz und zu den Nachbarregionen anzustreben, um den verkehrlichen Belangen der Bürger besser entsprechen zu können.
10. Alle Verkehrsverbünde müssen bis 2025 so aufgestellt sein, dass den Wettbewerbern im Rahmen von europaweiten Vergabeverfahren für jedes Linienbündel die Einnahmen transparent und rechtssicher zur Verfügung gestellt werden können.