
STELLUNGNAHME

Stellungnahme der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz zum Entwurf des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) der Landesregierung Rheinland-Pfalz

Generelle Anmerkung

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Kommentierung des o. g. Entwurfs des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr der Landesregierung Rheinland-Pfalz. Die IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz vertritt die Interessen aller gewerblichen Unternehmen der rheinland-pfälzischen Wirtschaft und setzt sich daher für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als wesentlichen Bestandteil eines attraktiven Wirtschaftsstandortes ein. Für eine starke Wirtschaft müssen nicht nur Güter schnell, flexibel und zuverlässig bewegt werden, sondern auch Menschen. Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu, da er im Mobilitätsmix der Städte eine wichtige Funktion erfüllt und gleichzeitig die Anbindung ländlicher Regionen gewährleistet. Ihn als Ergänzung und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken, ist ein wesentlicher Grundstein, um den gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen an Mobilität und Verkehr zu begegnen. Aus Sicht der IHK-Arbeitsgemeinschaft ist es daher erfreulich, dass die Landesregierung diesen für einen leistungsfähigen Verkehrsmix so wichtigen Verkehrsträger im ersten Schritt durch den Erlass eines neuen Nahverkehrsgesetzes stärken möchte. Hier und bei allen weiteren geplanten Vorgehen, bei der im zweiten Schritt geplanten Erstellung eines Landesnahverkehrsplanes als künftiges zentrales Steuerungsinstrument im öffentlichen Personennahverkehr sowie bei den folgenden konkreten Vergabeverfahren und den damit zusammenhängenden Linienbündelungen und anderen vorbereitenden Planungen, ist es jedoch entscheidend, eine konsequente Mittelstandsfreundlichkeit zu verfolgen. Nur so kann gewährleistet werden, dass der regional vorhandene Wissensvorsprung und die praktische Erfahrung mittelständischer Unternehmen letztlich allen Verkehrsteilnehmern zugute kommen kann. Grundlegend wichtige Leitlinie muss bei allen Neustrukturierungen und Umsetzungen aus unserer Sicht daneben die Anbindung aller, besonders der ländlich strukturierten Regionen sein, um ein flächendeckend attraktives ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Eine gesicherte Finanzierung des ÖPNVs, die die Einhaltung des Konnexitätsprinzips gewährleistet und bereits im NVG verankert ist, erscheint an dieser Stelle wesentlich.

Die IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz steht der Landesregierung und den kommunalen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs gerne als Partner für einen fortgesetzten und dauerhaften Dialog zur Verfügung, um diese Gemeinschaftsaufgabe zu meistern.

Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) der Landesregierung Rheinland-Pfalz

1. Ziele

Der vorliegende Gesetzentwurf zielt auf eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs als einen wesentlichen Bestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität, der im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrativen, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiger, attraktiver und umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Verfügung stehen und gleichwertige Lebensverhältnisse, insbesondere im ländlichen Raum, unterstützen soll. Diese Zielsetzung begrüßen wir ausdrücklich, auch im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele der Politik. Ein breiter Mix der Verkehrsträger wird jedoch auch in Zukunft notwendig sein, um allen Mobilitätsbedürfnissen zu entsprechen und die Erreichbarkeit der Gewerbe, sowohl in als auch außerhalb der Zentren, zu sichern. Damit die nicht verlagerbaren Verkehre auch künftig den für sie nötigen Raum bekommen, darf der geplante Ausbau alternativer Mobilitätsformen den Motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht verdrängen oder in unangemessenem Rahmen behindern. Aus Sicht der Wirtschaft wird bei der Benennung der Ziele des Nahverkehrsgesetzes und der geplanten Schritte der Umsetzung der richtige Ansatz verfolgt, positive Anreize im Sinne der Schaffung von Pull-Faktoren zu setzen, die den veränderten Mobilitätsbedürfnissen unter anderem von Pendlern Rechnung tragen und durch eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in seiner Gesamtheit dessen verstärkte Nutzung anregen.

Die Hochstufung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung kann hier ebenso ein Schritt in die richtige Richtung sein wie die geplante Festsetzung konkret zu erfüllender Standards und Projekte in einem noch zu erstellenden Landesnahverkehrsplan. Da sich die tatsächlichen Kosten der Pflichtaufgabe für die Aufgabenträger erst mit Aufstellung des Landesnahverkehrsplans vollends erschließen, erscheint die zunächst vorgesehene Beschränkung der Pflichtaufgabe auf die Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger sinnvoll und notwendig. Eine grundsätzliche und belastbare Aussage zur Finanzierung der im späteren Landesnahverkehrsplan als zentralem Steuerungselement zu treffenden Planungen und Umsetzungen bereits im NVG, die die Einhaltung des Konnexitätsprinzips sicherstellt, erscheint im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des vorliegenden Gesetzesentwurfs dennoch unverzichtbar. Dies umso mehr, da die finanziellen Folgen der aktuellen Corona-Pandemie für die Kommunen und Unternehmen noch nicht absehbar sind. Ein Umstand, der übrigens auch den Zeitpunkt der Gesetzesnovelle und aktuellen Anhörung deutlich hinterfragen lässt, wie auch die Kritik des Landkreistags zeigt. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung und der weitreichenden Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesentwurfs sprechen wir uns für ein Moratorium bis zum Ende der Corona-Virus-Krise aus.

Die verbindliche Festschreibung einer stärkeren intermodalen Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger, der Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung und des Einsatzes neuer Technologien sollte bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans als zentrales Steuerungselement ebenso konsequent weiterverfolgt und umgesetzt werden wie auch die Bereitstellung eines flächendeckend attraktiven Angebotes besonders in ländlichen Regionen. Eine angemessene Verkehrsbedienung auch in den Tagesrandzeiten und an Wochenenden sowie eine kundenfreundliche Tarifstruktur sind entscheidende Faktoren, um Pendler nicht nur in den Städten, sondern auch in den Regionen zum Umsteigen auf den öffentlichen

Personennahverkehr zu bewegen und die Verkehrswende zu erreichen. Dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung einen generellen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen (§ 1 Abs. 5 Satz 3) halten wir jedoch an dieser Stelle für zu weitgehend, da auch in Zukunft für viele Menschen nur der motorisierte Individualverkehr eine ausreichende Mobilität gewährleisten dürfte und Innenstädte auch in den Verdichtungsräumen absehbar weiter auf eine Erreichbarkeit für Kunden und Lieferverkehre mit dem Auto angewiesen sein werden.

Die in § 1 (6) NVG genannte vorrangige und frühzeitige Erschließung neuer Siedlungsteile durch den öffentlichen Personennahverkehr stellt eine konsequente Weiterverfolgung des wichtigen Gedankens der flächendeckenden Anbindung aller Gebiete dar. Zur Ergänzung dieses positiven Ansatzes regen wir an, § 1 (6) NVG um einen weiteren Satz zu ergänzen, der die Erschließung bereits bestehender, aber noch unterversorgter Gewerbegebiete in diese Ziele mit aufnimmt.

2. Organisationsstruktur

Das vorliegende NVG sieht eine deutliche Neuordnung der Organisationsstruktur im ÖPNV vor, die insbesondere geprägt ist durch die Aufhebung der bisherigen organisatorischen Trennung im ÖPNV nach Verkehrsträgern, der Gründung von zwei neuen Zweckverbänden Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz (Nord und Süd) und Einrichtung eines neuen "Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan" beim zuständigen Ministerium. Wesentliche Aufgaben im ÖPNV werden damit künftig auf Landesebene gebündelt und insbesondere die Rolle des Landes deutlich gestärkt, da dem genannten Kompetenzcenter beim Ministerium die strategische Steuerung obliegt und das Land in den Verbandsversammlungen jeweils über 40 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Zweckverbandsmitglieder verfügt. Sollte es hierdurch tatsächlich gelingen, Synergieeffekte zu heben und eine effizientere und transparentere Organisation und Finanzierung im ÖPNV zu bewirken, so wäre dies zu begrüßen. Mit Blick auf die Schaffung völlig neuer Strukturen und neuer Kontrollinstanzen, wie dem oben genannten Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan, erscheint dies jedoch zumindest fraglich. Dringend geboten ist nach unserer Einschätzung auf jeden Fall, dass auch in Zukunft den Interessen der einzelnen Teilregionen gebührend Rechnung getragen wird und neben den Ballungsräumen auch die ländlichen Teilregionen und die dortigen Unternehmen ausreichend am verbesserten ÖPNV-Angebot partizipieren können. Den Erhalt der Geschäftsstellen als regionale Anlaufstellen für Kunden und Unternehmen und regionale Klammer ist in dieser Hinsicht zu begrüßen. Die Neuordnung der Organisationsstruktur darf darüber hinaus den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) als anerkannt erfolgreiche länderübergreifende Organisation der Metropolregion Rhein-Neckar nicht gefährden.

3. Partizipation

Die IHK-Arbeitsgemeinschaft organisiert die Vertretung des Gesamtinteresses ihrer über 250.000 Mitgliedsunternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen. Die Erreichbarkeit der Gewerbetreibenden durch Arbeitskräfte, Geschäftspartner und Kunden stellt eine wichtige Grundlage der Ausübung ihrer Tätigkeit dar. Eine frühzeitige, enge und fortgesetzte Partizipation der Wirtschaft in alle weiteren Planungen und Umsetzungen hinsichtlich der Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs halten wir für unabdingbar. Diese Einbindung sollte auf allen relevanten Ebenen erfolgen, insbesondere bei Gremien, welche grundsätzliche Themen betreuen. **Wir bitten daher, die IHK-Arbeitsgemeinschaft RLP in den Ständigen Ausschuss gemäß § 7 (9) NVG, der die Arbeit der Zweckverbände und der Regionen fachlich koordiniert und sich mit Vertre-**

tern des Landes abstimmt, einzubinden. Die Sicht der Wirtschaft sollte in dieser Austauschplattform, die sich grundsätzlichen Fragen, Themen und Projekten, die Gebiete mehrerer Regionalausschüsse betreffen widmet, vertreten sein. **Des Weiteren bitten wir dringend um enge Einbindung und Anhörung der IHKs und betroffenen Unternehmen bei der Aufstellung des geplanten Landesnahverkehrsplanes gemäß § 8 (5) NVG sowie bisher üblich bei den lokalen (§ 9 NVG) und ggf. regionalen Nahverkehrsplänen (§ 10 NVG).** Der Landesnahverkehrsplan wird künftig das zentrale Steuerungselement für die landesweiten planerischen Aktivitäten rund um den öffentlichen Personennahverkehr sein und als solches die Umsetzung des § 4 NVG und damit der Sicherstellung mittelständischer Interessen bei Ausschreibungen im Sinne eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung und die Förderung einer Anbieterzahl berücksichtigen. In jedem Fall sollte bei der weiteren Ausgestaltung im Landesnahverkehrsplan und bei den folgenden Umsetzungen der Bestimmungen in die lokalen Nahverkehrspläne sowie in die Praxis die Sicht der Wirtschaft frühzeitig und gebührend gehört werden, um das berechnete Interesse des Mittelstandes im Sinne eines freien und fairen Wettbewerbs zum Wohle der Allgemeinheit einfließen zu lassen. **Da die IHKs in Rheinland-Pfalz das Gesamtinteresse der Wirtschaft und damit auch der Verkehrsunternehmen vertreten, bitten wir ferner um Einbindung in den angedachten regelmäßigen Austausch hinsichtlich Zusammenarbeit und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen dem Land, den Zweckverbänden und den Interessenverbänden der Verkehrsunternehmen gemäß § 12 (3) NVG.**

4. Vergabeverfahren

Aus Sicht der IHK-Arbeitsgemeinschaft RLP sollten die Nahverkehrsangebote auch künftig so ausgestaltet werden, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Angebot weiterhin möglich ist und analog zum PBefG Vorrang hat. **Das in §13 (1) NVG niedergelegte Besteller-Ersteller-Prinzip sollte in jedem Fall so umgesetzt werden, dass kleine und mittelständische Omnibusunternehmen weiterhin am öffentlichen Personennahverkehr partizipieren können.** Hier sollte neben den Fragen der Fairness des Wettbewerbs auch berücksichtigt werden, dass gerade örtliche kleine und mittelständische Unternehmen mit ihrer Erfahrung und ihrem Fachwissen Stützen des Systems der günstigen und qualitativ hochwertigen Beförderung sind. **Diesem Umstand sollte durch die Festschreibung mittelstandsfreundlicher Losgrößen durch eine Begrenzung der Fahrzeuganzahl und einer Verankerung einer festen Subunternehmerquote bei größeren Losen Rechnung getragen werden.** § 4 (3) NVG sieht vor, Linienbündel nach Möglichkeit so zu bilden, dass sich auch mittelständische Unternehmen an der Vergabe beteiligen können. Aus Sicht der IHK-Arbeitsgemeinschaft RLP sollte die Einschränkung „nach Möglichkeit“ hier zugunsten einer verbindlicheren Sicherstellung mittelständischer Interessen durch „grundsätzlich“ ersetzt werden, um bereits im grundlegenden Nahverkehrsgesetz die Weichen für eine mittelstandsfreundliche spätere Umsetzung im Landesnahverkehrsplan und in den lokalen Nahverkehrsplänen zu stellen.

In diesem Zusammenhang unterstützen wir auch die Forderung der Verkehrsunternehmen nach Festschreibung eines "Rheinland-Pfalz-Index", der als Weiterentwicklung des sogenannten "Hessen-Index" künftig Grundlage für die von Aufgabenträgern und Auftraggeber zu kompensierenden Tarifsteigerung wäre. Die aktuellen Vergaben der Linienbündel in den Regionen haben das Fehlen eines solchen Index bereits deutlich gemacht.

Bereits an dieser Stelle, spätestens jedoch in den weiteren Umsetzungen sollte

zudem die Option der Schaffung neuer Handlungsmöglichkeiten durch die Einbringung des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes zur Verdichtung und Ergänzung des ÖPNV in Betracht gezogen werden. Daneben könnte eine zielgerichtete staatliche Förderung der Mehr- bzw. Umrüstkosten von Fahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb oder andere umweltfreundliche Antriebsarten einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Abgasen besonders im innerstädtischen Bereich leisten. Eine solche diskriminierungsfrei und beihilferechtskonform zu gestaltende Fahrzeugförderung sollte dabei grundsätzlich auch für eigenwirtschaftliche Linienverkehre gewährt werden.

Über uns:

Die vier rheinland-pfälzischen Industrie- und Handelskammern (IHKs) bilden auf Landesebene eine Arbeitsgemeinschaft, die die Vertretung des Gesamtinteresses der über 250.000 Mitgliedsunternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen gegenüber der Bundes- und Landespolitik sowie gegenüber anderen Organisationen arbeitsteilig organisiert.

Ansprechpartner für die vorliegende Stellungnahme:

IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz
c/o IHK Koblenz
Schlossstr. 2
56068 Koblenz

Kompetenzteam Verkehr
Ansprechpartnerin: Nicole Rabold, Tel: 0621 5904-1500
E-Mail: nicole.rabold@pfalz.ihk24.de