

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 10.06.2020 öffentliche Sitzung

TOP 3 Sachstand ÖPNV-Konzept Rheinhessen/Nahe

Auf Basis des Beschlusses der 59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 wurden „regionale Bushauptlinien“ (bisher als „Regio-Linien“ bezeichnet) im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Rheinhessen/Nahe in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd übertragen. Voraussetzung hierfür war, dass die jeweiligen Landkreise ebenfalls ihre Angebote ausweiten.

Aktueller Sachstand

Inzwischen nähert sich das Projekt der konkreten Umsetzungsphase. Der aktuelle Sachstand stellt sich wie folgt dar:

Landkreis Alzey-Worms: Das ÖPNV-Konzept wurde vollumfänglich umgesetzt. Seit dem 01.08.2019 fahren die Buslinien im nördlichen Landkreis Alzey-Worms (Linienbündel Alzey-Worms Nord) im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Antrages der DB Regio Bus Mitte. Hierzu gehören auch die Linien 440, 445 und 446, die in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd fallen.

Die Umbestellungen im Linienbündel Wonnegau-Altrhein haben dazu geführt, dass seit dem 14.10.2019 auch im südlichen Bereich des Landkreises das Konzept umgesetzt wurde. Der ZSPNV Süd finanziert hier die Linien 430 und 432.

Landkreis Bad Kreuznach: Die Umsetzung des Konzepts im Landkreis Bad Kreuznach ist für den 01.01.2022 geplant. Zusammen mit der Kreisverwaltung Bad Kreuznach und dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund wurden die Fahrpläne erarbeitet und die Vorabbekanntmachung veröffentlicht. Es hat jedoch innerhalb der dreimonatigen Frist - gemäß § 12 Abs. 6 PBefG - kein Verkehrsunternehmen einen Antrag zur Erbringung der Verkehre auf Basis einer eigenwirtschaftlichen Konzession eingereicht.

Die Geschäftsstelle strebt daher ein gemeinsames Vergabeverfahren mit dem Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund und der von den Linien betroffenen Aufgabenträger an.

Landkreis Birkenfeld: Die Umsetzung des Konzepts im Landkreis Birkenfeld ist für den 01.08.2022 geplant. Auch hier wurde die Vorabbekanntmachung bereits veröffentlicht.

Die Unternehmen haben bis Mitte August Zeit, einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu beantragen.

Landkreis Mainz-Bingen: Die Umsetzung des Konzepts im Landkreis Mainz-Bingen ist für den 01.04.2022 vorgesehen. Zusammen mit der Kreisverwaltung Mainz-Bingen und dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund wurden die Fahrpläne erarbeitet. Die Vorabbekanntmachung wurde am 14.04.2020 veröffentlicht. Die Unternehmen haben hier bis Mitte Juli Zeit, einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu beantragen.

Linienbündelung

In allen Landkreisen wird das Angebot im Rahmen der Konzeptumsetzung massiv ausgeweitet. Dies führt zu Bündeln mit einer deutlich höheren Verkehrsleistung, weshalb das Gutachterbüro Interessengemeinschaft Dreieichbahn (IGDB) empfohlen hat, in den Landkreisen Bad Kreuznach, Birkenfeld und Mainz-Bingen die Linienbündelung anzupassen. In der Konsequenz würden dann zusätzliche Bündel entstehen, welche jedoch insgesamt geringere Kilometerleistungen aufweisen würden.

Die IGDB hat ebenso darauf hingewiesen, dass hierdurch zusätzliche Overheadkosten entstehen könnten. Praxiserfahrungen zeigen jedoch, dass diese aufgrund der größeren Wettbewerbsintensität meist mehr als kompensiert werden können.

Der Landkreis Bad Kreuznach ist der Empfehlung der IGDB nachgekommen. Aus diesem Grund hat der Kreistag am 02.12.2019 die Ausschreibung in fünf Bündeln (statt wie ursprünglich geplant drei Bündeln) beschlossen.

Die Landkreise Birkenfeld und Mainz-Bingen haben sich dazu entschieden, keine zusätzlichen Linienbündel zu schaffen und stattdessen den Linienbündelungsbeschluss beizubehalten. Somit bleiben große Bündel zur Vergabe bestehen. So wird z.B. das Linienbündel Mainz-Bingen Ost einen Umfang von mehr als 3 Millionen Buskilometer umfassen.

Der ZSPNV Süd sieht in Bündeln mit großer Kilometerleistung das Risiko, dass diese nicht mittelstandsfreundlich sind und u.U. die Wettbewerbsintensität nicht optimal ist. Dies könnte wiederum dazu führen, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht das maximale Angebot umgesetzt werden kann. Vor diesem Hintergrund wird seitens des ZSPNV Süd empfohlen, zu prüfen, ob große Bündel noch in Lose aufgeteilt werden können.

Über die aktualisierten Kosten auf Basis der jeweiligen Beschlusslage und Kooperationsvereinbarung mit den Landkreisen, wird die Geschäftsstelle im Vorfeld des Starts der gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahren informieren.

Insgesamt stellt sich die Bündelung der regionalen Hauptlinien in der Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd derzeit wie folgt dar:

Linie 230	<i>Bingen – Weiler bei Bingen – Waldalgesheim – Stromberg (–Rheinböllen – Simmern)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Simmern: SPNV Nord
Linienbündel	Unteres Nahetal - Stromberg

Linie 240A	<i>Bad Kreuznach – Hargesheim – Windesheim – Schweppenhäuser – Stromberg – Warmstroth – Roth – Genheim – Waldalgesheim – Weiler bei Bingen – Bingen</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Linienbündel	Unteres Nahetal - Stromberg

Linie 240B	<i>Bad Kreuznach – Bretzenheim – Langenlonsheim – Guldental – Windesheim – Schweppenhäuser - Stromberg</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Linienbündel	Unteres Nahetal - Stromberg

Linie 250	<i>Bad Kreuznach – Rüdeshaim (Nahe) – Weinsheim – Waldböckelheim [-Oberstreit – Staudernheim] – Bad Sobernheim</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Linienbündel	Kreuznacher Umland II (Nordwest)

Linie 260	<i>Bad Sobernheim – Staudernheim – Odernheim – Rehborn [-Raumbach] – Meisenheim – Lauterecken</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Linienbündel	Glantal

Linie 630	<i>Mainz – MZ Hochschule – MZ Lerchenberg – Essenheim – Stackeden-Elsheim – Jugenheim – Partenheim – Wolfsheim – Sankt Johann – Sprendlingen – Badenheim – Pfaffen-Schwabenheim – Bad Kreuznach Bosenheim – Bad Kreuznach</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022
Linienbündel	Mainz-Bingen Mitte

Linie 640	<i>Ingelheim – Großwinternheim – Schwabenheim – Stackeden-Elsheim – Nieder-Olm (–Zornheim – Mommenheim – Schwabsburg – Nierstein – Oppenheim)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Nieder-Olm – Oppenheim: Landkreis Mainz-Bingen
Linienbündel	Mainz-Bingen Mitte

Linie 660	<i>Mainz – MZ Hechtsheim – Gau-Bischofsheim [–Lörzweiler/Harxheim] – Mommenheim – Selzen – Hahnheim – Köngernheim – Undenheim – Bechtolsheim – Biebelnheim – Gau-Odernheim – Framersheim – Schafhausen – Alzey</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022
Linienbündel	Mainz-Bingen Ost

Linie 800	<i>Idar-Oberstein – IO Tiefenstein – Kirschweiler Brücke – Kempfeld-Katzenloch – Allenbach (–Deuselbach Hunsrückhaus – Thalfang – Trier)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Trier: SPNV Nord
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 830	<i>Idar-Oberstein – Rötweiler – Oberbrombach – Niederbrombach – Niederhambach-Burbach – Elchweiler – Schmißberg – Birkenfeld – Neubrücke – Hoppstädten – Heimbach</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Linienbündel	Birkenfeld Süd

Linie 840	<i>Idar-Oberstein – IO Tiefenstein – Hettenrodt – Kirschweiler – Kempfeld – Wildenburg – Schauern – Bruchweiler (–Morbach – Hochmoselübergang – Wittlich)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Wittlich: SPNV Nord
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 850 [nur Mo-Fr]	Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Herborn – Mörschied – Weiden – Hottenbach – Hellertshausen – Stipshausen – Rhaunen
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 851 [nur Sa+So]	Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Niederwöresbach – Herrstein – Mörschied – Weiden – Hottenbach – Stipshausen – Rhaunen
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 855 [nur Mo-Fr]	Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Niederwöresbach – Herrstein (–Breienthal – Rhaunen – Flughafen Hahn)
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weitere Aufgabenträger	Herrstein – LK-Grenze BIR/RHK: Landkreis Birkenfeld; LK-Grenze BIR/RHK – Flughafen Hahn: Rhein-Hunsrück-Kreis
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 860	Kirn – Oberhausen – Hennweiler – Hahnenbach – Bruschied-Rudolfshaus – Bundenbach – Rhaunen
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Linienbündel	Birkenfeld Nord

Linie 880	Neubrücke – Birkenfeld – Brücken – Abentheuer – Böffink (- Muhl – Hermeskeil)
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Hermeskeil: SPNV Nord
Linienbündel	Birkenfeld Süd

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Ferner wird der Beschluss gefasst, dass

- **die Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in die Buslinienbündel des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes integriert und gemeinsam mit den Buslinien der lokalen Aufgabenträger europaweit ausgeschrieben werden, wenn kein eigenwirtschaftlicher Antrag eines Busunternehmens infolge der Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt eingegangen ist.**
- **Zusammen mit den Landkreisen Mainz-Bingen und Birkenfeld wird geprüft, ob die beschlossenen Linienbündel noch durch die Einteilung in Lose mittelstandsfreundlicher ausgeschrieben werden können.**

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

61. Verbandsversammlung am 10.06.2020 öffentliche Sitzung

TOP 4 Sachstand Deutschland-Tarifverbund

Ausgangslage

Im Schienenpersonennahverkehr werden die Fahrgeldeinnahmen entweder durch die Verkehrsverbünde oder über den Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) im Rahmen sogenannter Einnahmeaufteilungsverfahren den einzelnen Verkehrsunternehmen zugewiesen. Der TBNE ist eine Organisation zur Gestaltung von Tarifen für Fahrten mit der Eisenbahn, bei denen Züge von zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt werden und zur Abrechnung des zugehörigen Fahrscheins mit den betroffenen Verkehrsunternehmen. Dies betrifft im Wesentlichen die Abrechnung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland einerseits und andererseits solchen, die nicht der BRD gehören, also Privatunternehmen oder solche im Besitz von Bundesländern oder Kommunen, als nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) bezeichnet.

Bereits im Jahr 2007 haben sich die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) an die Länder gewandt, da sie sich in den Bereichen Tarif, Einnahmeaufteilung und Vertrieb durch die Deutsche Bahn AG diskriminiert fühlten. Die GKVS (Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder) setzte daraufhin einen Unterausschuss (UAK) „Marktzugangshemmnisse“ zum AK Bahnpolitik ein. In den darauffolgenden Gesprächen mit der DB und den NE hat sich nach und nach als Lösungsansatz dieser Problematik die Gründung eines Deutschland Tarifverbundes herauskristallisiert. Ende 2016 wurde dann im Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) die Gründung eines Deutschlandtarifverbundes (DTV) beschlossen.

Der heutige TBNE soll daher zu einem deutschlandweiten Tarifverbund weiterentwickelt und zukunftsfähig gemacht werden. Dieser Tarifverbund wird die Gestaltung und Weiterentwicklung des heutigen, sogenannten „C-Preises“ der Bahn (gemäß Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG, kurz BB DB) übernehmen. Er wird damit perspektivisch den bestehenden Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) ersetzen.

Die im deutschen Nahverkehr operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie gesetzliche Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und von diesen mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragte Institutionen (Beauftragte) werden daher eine Gesellschaft gründen. Die Gesellschafter verfolgen dabei das Ziel, den gemeinsamen Tarif den Markterfordernissen entsprechend weiter zu entwickeln, ein bundesweit einheitliches Einnahmeverfahren im SPNV zu etablieren und zu betreiben.

Die Gesellschaft steht allen EVU, die SPNV gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland betreiben, sowie allen mit der Wahrnehmung der Aufgaben eines SPNV-Aufgabenträgers betrauten juristischen Personen offen.

Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit ist in wenigen Wochen vorgesehen. Sitz der Gesellschaft wird Frankfurt am Main sein.

Zweck der Gesellschaft

Gegenstand dieser Gesellschaft ist die Erbringung von Dienstleistungen zur Etablierung und Fortentwicklung eines Tarifes für den verbund- und landestarif-überschreitenden Schienenpersonennahverkehr. Die Gesellschaft soll hierzu insbesondere den „Deutschlandtarif“ unternehmensübergreifend einführen und fortentwickeln.

Zweck der Gesellschaft ist ferner die Sicherstellung und Abwicklung einer wettbewerbsneutralen, transparenten und möglichst vollständig vertriebsdatengestützten Einnahmeverteilung sowie eines diesbezüglichen Berichtswesens sowie der Abschluss tarifbezogener Kooperationsvereinbarungen mit anderen Mobilitätsanbietern zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs.

Die tarifliche Gestaltung sowie das Angebotsportfolio des „Deutschlandtarifs“ sollen sich zunächst am derzeitigen Gemeinschaftstarif für die Produktklasse C (Nahverkehr) orientieren. Langfristiges Ziel ist es, möglichst alle Angebote und Tarife außerhalb der Verkehrsverbänden und Landestarifen in den Deutschlandtarif zu überführen, um dem Kunden ein bundesweit einheitliches, nachvollziehbares und verständliches Angebotsportfolio anzubieten. Dies bedeutet, dass die heute bestehenden Verbundtarife von dieser Entwicklung aus heutiger Sicht unberührt bleiben.

Vor diesem Hintergrund ist es zielführend, wenn der ZSPNV Süd ebenfalls Gesellschafter wird, da die Bedeutung der sogenannten „Bruttoverträge“ mit den neuen SPNV-Ausschreibungen (z.B. Pfalznetz und Mittelrheinbahn) weiter zunehmen wird. Es wird daher für die Aufgabenträger zunehmend wichtiger, für eine transparente Einnahmeverteilung Sorge zu tragen, da sich das Erlösrisiko zunehmend auf die Aufgabenträger verlagert.

Die Kosten für den ZSPNV Süd als Gesellschafter werden sich auf rund 10 T€/Jahr belaufen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt, dass der ZSPNV Süd Gesellschafter der Deutschland-Tarifverbund GmbH wird und ermächtigt den Verbandsvorsteher, die hierfür erforderlichen Vereinbarungen zu unterzeichnen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

61. Verbandsversammlung am 10.06.2020 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Kosten-, Nutzenuntersuchungen für die stillgelegten Bahnstrecken Staudernheim – Lauterecken und Lauterecken – Altenglan

Ausgangslage

Die Bahnstrecken Staudernheim – Lauterecken und Lauterecken – Altenglan sind in den Jahren 1986, bzw. 1985 für den Personenverkehr stillgelegt worden. Bis Mitte der 1990er Jahre wurde auf beiden Strecken noch ein bescheidener Güterverkehr durchgeführt, der dann eingestellt wurde, so dass beide Strecken derzeit stillgelegt sind.

Beide Bahnlinien sind bis heute für den Eisenbahnverkehr rechtlich gewidmet. Auf der Gesamtstrecke von Staudernheim bis nach Altenglan hat sich ein touristischer Fahrraddraisinenbetrieb etabliert, der erheblich dazu beigetragen hat, dass bis heute mit der Bahnstrecke konkurrierende Nutzungen ferngehalten werden konnten.

Da seit dem Zeitpunkt der Stilllegung des Personenverkehrs ca. 35 Jahre vergangen sind, ist es der Wunsch der Landkreise Bad Kreuznach und Kusel, zu analysieren, ob unter den heutigen Rahmenbedingungen eine Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll wäre. Die Beschlusslage bei beiden Landkreisen ist derzeit wie folgt:

Für die Bahnstrecke Staudernheim – Lauterecken liegt bei beiden Landkreisen ein Beschluss vor, für diese Schienenstrecke eine Kosten-, Nutzenuntersuchung durchzuführen. Ergänzend wurde im Kreisausschuss in Kusel beschlossen, den ZSPNV Süd zu bitten, auch bezüglich der Strecke Altenglan – Lauterecken die Kosten für eine NKU einzuholen.

Vorgehensweise Kosten-, Nutzenuntersuchung

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, eine Nutzen-, Kostenuntersuchung für

beide Bahnstrecken analog der laufenden Untersuchungen für die Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim – Rülzheim durchzuführen.

Bei der Erstellung der Kosten-, Nutzenuntersuchungen wird daher folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Das Land beauftragt in Abstimmung mit dem ZSPNV Süd ein Schieneninfrastrukturunternehmen mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Leistungsphase 1 HOAI) für die Reaktivierung der o. g. Strecken, um eine Grobkostenschätzung zu erhalten.
2. Parallel dazu führt der Zweckverband Süd eine Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros durch, die Referenzen im Bereich der Erstellung von Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU) haben.
3. Auf der Basis der Ergebnisse der Grobkostenschätzungen für die Reaktivierung der Infrastruktur erfolgt eine erste Bewertung mittels einer NKU. Sollte sich hierbei herausstellen, dass der Nutzen-, Kostenquotient deutlich unter dem Wert „1“ liegt (der für eine Förderfähigkeit zwingend erforderlich ist), werden die Untersuchungen an dieser Stelle beendet.
4. Erscheint ein NKU-Faktor >1 nach Durchführung der Grobkostenschätzung erreichbar, wird durch das Land eine Vorentwurfsplanung (Lph 2 HOAI) bei dem ausgewählten Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Auftrag gegeben. Die Kosten hierfür trägt das Land. Nach Vorlage dieser Planung erfolgt eine Evaluierung der NKU.
5. An der Finanzierung der Kosten für die Nutzen-, Kostenuntersuchung beteiligen sich der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr, die Landkreise Bad Kreuznach und Kusel sowie das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau wie folgt:
 - Das MWVLW finanziert alle Untersuchungen zur Ermittlung der Kosten für die Reaktivierung der Infrastruktur.
 - Die finanziellen Aufwendungen für die Durchführung der NKU teilen sich die Projektpartner (ZSPNV Süd, MWVLW, Kreise Bad Kreuznach und Kusel) zu je 25%.
 - Analog der Verfahrensweise bei den derzeit laufenden NKU bezüglich der Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim (– Rülzheim) wird bezüglich der Finanzierung und Durchführung der NKU ein Kooperations- und Finanzierungsvertrag zwischen den Projektpartnern abgeschlossen.

Beschlussvorschlag

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eine Kosten-, Nutzenuntersuchung für eine Reaktivierung der derzeit stillgelegten Bahnstrecken Staudernheim – Lauterecken und Lauterecken – Altenglan durchzuführen.

Die Finanzierung der erforderlichen Untersuchungen erfolgt wie in Punkt 5 dieser Vorlage beschrieben.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

61. Verbandsversammlung am 10.06.2020 Öffentliche Sitzung

TOP 8 Aktueller Sachstand Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz Stellungnahme des ZSPNV Süd

AUSGANGSLAGE

In den vergangenen Jahren wurde seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eine Novellierung des derzeit gültigen Landesnahverkehrsgesetzes aus dem Jahr 1995 erarbeitet. Mit dem nun vorliegenden Gesetzesentwurf mit Stand vom 06.05.2020 werden seitens des Landes Rheinland-Pfalz im Wesentlichen die folgenden Ziele, bzw. Organisationsänderungen verfolgt (Zitate aus der Medieninformation des Landes vom 05.05.2020):

1. „Das neue Herzstück des Nahverkehrs, der Landesnahverkehrsplan, wird ein landesweit attraktives Gesamtangebot über alle Verkehrsträger hinweg ermöglichen,“ d.h. Planung von Bussen und Bahnen „aus einem Guss“
2. „Der gesamte öffentliche Personennahverkehr wird überdies zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung erklärt – zunächst in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit. In einem zweiten Schritt werden konkrete Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe dann über den Landesnahverkehrsplan festgeschrieben.“
3. „Ein weiteres Kernelement des Gesetzesentwurfs ist eine veränderte Organisationsstruktur: Zwei neue Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz sind künftig für den ÖPNV auf Schiene und Straße jeweils im Norden und im Süden des Landesgebietes zuständig.“
4. „Mitglieder der Zweckverbände sind die Landkreise und kreisfreien Städte der jeweiligen Region sowie das Land. Innerhalb der Zweckverbände werden insgesamt vier Regionalausschüsse – zwei pro Zweckverband – gebildet. Neu entstehen soll der „Ständige Ausschuss“, ein zweckverbandsübergreifendes koordinierendes Gremium für die fachliche Arbeit.“
5. „Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben Aufgabenträger. Über die Zweckverbände entscheiden sie über den landesweiten Verkehr mit, in

den Regionalausschüssen treffen sie grundsätzliche Entscheidungen über das operative Geschäft in der jeweiligen Region.“

6. „Auch die Finanzierungsströme werden unter Berücksichtigung eines Besteller-Ersteller-Systems neu strukturiert und vereinfacht.“

Die neue Organisationsstruktur ist in einem Schaubild dargestellt (erarbeitet durch den Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund), die wir als Anlage zu dieser Vorlage beigelegt haben.

STELLUNGNAHME DES ZSPNV SÜD

Der ZSPNV Süd hat sich in den vergangenen Wochen intensiv mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf befasst. Die nun folgende Stellungnahme basiert auf dem aktuell vorliegenden Gesetzesentwurf vom 06.05.2020.

I Vorbemerkungen

Der ZSPNV Süd ist der Ansicht, dass der Verkehrssektor aufgrund des Klimawandels und den damit zusammenhängenden Umweltproblemen vor einem großen Umbruch steht. Es ist daher dringender denn je, den öffentlichen Personennahverkehr – nach Überwindung der Covid19 Krise - zu einer attraktiven Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen. In einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz mit großen Landesteilen in ländlicher Struktur kann dadurch ein nutzerfreundlicher und gut getakteter ÖPNV zu einem wichtigen Standortvorteil entwickelt werden. Vor diesem Hintergrund wurde der nun vorliegende Gesetzesentwurf seitens des ZSPNV Süd analysiert.

Hierbei haben sich vier grundlegende Aspekte (Punkt II) sowie mehrere Einzelpunkte (Punkt IV) herauskristallisiert, die aus Sicht des ZSPNV Süd bei einer Überarbeitung des Gesetzes berücksichtigt und geändert werden müssen. Die grundsätzlichen Positionen des ZSPNV Süd werden unter Punkt III begründet.

II Positionen des Zweckverbandes - Zusammenfassung

Nachfolgend sind die wichtigsten Positionen des Zweckverbandes Süd zum neuen Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (Stand vom 06.05.2020) im Überblick zusammengestellt, die anschließend unter Punkt III begründet werden:

1. Finanzierung des ÖPNV

Seitens des ZSPNV Süd wird die Heraufstufung des ÖPNV zu einer kommunalen Pflichtaufgabe begrüßt, diese steht jedoch unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit (siehe § 6 Abs. 1, hier heißt es: „Sie (die Aufgabenträger) nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr.“

Die im Gesetzesentwurf vorgesehene **Pflichtaufgabe** erfüllt somit nicht die durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau geweckten Erwartungen, da diese sich weiterhin an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen orientiert. **Diese muss daher als „echte“ Pflichtaufgabe definiert werden, auf deren Basis die kommunale Seite mit den hierfür erforderlichen Finanzmitteln ausstattet wird (Konnexitätsprinzip).**

Vor diesem Hintergrund müssen wie beim Schienenverkehr in § 13, Abs. 6 auch bezüglich des Busverkehrs (mindestens für die im Rahmen der ÖPNV-Konzepte eingeführten, bzw. geplanten Regiobuslinien in der Aufgabenträgerschaft der Zweckverbände) verbindliche Aussagen bezüglich der Finanzierung gesetzlich festgeschrieben werden.

2. Organisationsreform

Die seitens des Landes vorgesehene Organisationsreform wird dazu führen, dass die Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsverbände auf Jahre hinaus mit einer aufwändigen und kostspieligen Umorganisation beschäftigt sind. Für die eigentliche Arbeit an der dringend notwendigen Verkehrswende bliebe somit faktisch keine Zeit.

Seitens des Zweckverbandes Süd wird daher eine modifizierte Organisationsstruktur vorgeschlagen, die sehr viel schneller handlungsfähig wäre:

- **Die heute bestehenden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord werden nicht aufgelöst, sondern in die „Zweckverbände ÖPNV Süd und Nord“ umbenannt und übernehmen dann die im Gesetzesentwurf des Landes vorgesehenen Aufgaben. Die Verbandsordnung wird entsprechend angepasst.**

- **An die Stelle der bisher im Gesetz vorgesehenen „Regionalausschüsse“ treten die bestehenden Geschäftsstellen der Verkehrsverbände. D.h. die bewährte und umfassende Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden und den Verkehrsverbänden kann in der heutigen Form fortgeführt werden.**

Mit dieser alternativen Vorgehensweise könnte der Intention des aktuellen Koalitionsvertrages der rheinland-pfälzischen Landesregierung sehr gut Rechnung getragen werden. Dort heißt es sinngemäß „bewährte Strukturen sind zu erhalten und weiterzuentwickeln“.

Gerade auch für das Personal der ÖPNV-Organisationen wäre damit die Voraussetzung geschaffen, dass keine aufwändigen Umorganisationen und Überleitungen erforderlich sind.

3. Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan

Mit den allumfassenden Vetorechten (selbst bei der Angebotsplanung der Aufgabenträger) des vorgesehenen „Kompetenzcenters Integraler Taktfahrplan“, das im Bereich des MWVLW angesiedelt werden soll, besteht aus Sicht des ZSPNV Süd die Möglichkeit, dass den Aufgabenträgern für den ÖPNV das Gestaltungsrecht bei den Angeboten faktisch entzogen werden kann. Die Funktionszuweisung der Pflichtaufgabe würde somit nicht nur finanziell, sondern auch inhaltlich ins Leere laufen: Diese Vetorechte können in der Praxis dazu führen, dass selbst Details der Angebotsplanung durch das Kompetenzcenter zu genehmigen wären.

Die in § 13 beschriebenen Veto- und Eingriffsrechte des „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ müssen vor diesem Hintergrund unbedingt aus dem Gesetz herausgenommen werden. Die Funktion als für das Ministerium zuständige Stelle zur Kooperation mit den Aufgabenträgern (insbesondere für die Langfrist- und Infrastrukturplanung) bliebe hiervon unberührt.

4. Stimmverteilung

Das neue Gesetz sieht in den jeweiligen Verbandsversammlungen eine **Stimmenverteilung zu Lasten geringer besiedelter Gebiete** vor. Dies birgt die große Gefahr, dass bei schlechter Kassenlage ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum leicht „zusammengestrichen“ werden können, da einwohnerstarke Gebietskörperschaften zusammen mit dem Land immer über eine Mehrheit verfügen werden.

Es muss daher auch künftig jeder Landkreis und kreisfreie Stadt eine Stimme haben, um auch in „schlechten Zeiten“ die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen im Bereich des ÖPNV und die Chancengleichheit zwischen den Aufgabenträgern gewährleisten zu können.

III Begründungen

1. Finanzierung des ÖPNV

Es ist aus Sicht des ZSPNV Süd dringend erforderlich, die kommunale Seite mit einem adäquaten und planbaren Budget, das den Herausforderungen der Verkehrswende gerecht wird, auszustatten.

Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass das Gesetz das nach Art. 49 Abs. 4 und 5 Landesverfassung RP und § 2 Abs. 3 GemO gebotene Konnexitätsprinzip bei der Ausweisung der neuen Pflichtaufgabe „ÖPNV“ beachtet. Wenn eine neue Pflichtaufgabe den Kommunen zugewiesen wird, muss der Landesgesetzgeber sicherstellen, dass die Kommunen dafür auch die notwendigen Finanzmittel erhalten. Aussagen dazu finden sich nur sehr unverbindlich und nicht beziffert, da offensichtlich auch noch keine Bedarfsanalyse vorliegt. Zudem sollen die in Aussicht gestellten Landesmittel auch erst geraume Zeit nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Verfügung gestellt werden. Im Gegenzug soll festgeschrieben werden, dass sich das finanzielle Engagement im ÖPNV „vorrangig“ auf Regionalisierungsmittel stützt. Eine solche Festlegung und damit Beschränkung außerhalb des Landeshaushaltsgesetzes und seiner Anlagen ist aus Sicht des ZSPNV Süd nicht zielführend.

Zusammengefasst: Die Pflichtaufgabe mit Beschränkung auf die finanzielle Leistungsfähigkeit ist in der kommunalaufsichtlichen Praxis als freiwillige Aufgabe zu werten. Damit unterliegt das Engagement der kommunalen Gebietskörperschaften auch formal der Kommunalaufsicht, hier also der ADD. Die proklamierte „stufenweise“ Einführung (vgl. Gesetzesbegründung Abschnitt A) ist ohne Zeitvorgaben unverbindlich und somit ohne jegliche Bindungswirkung gegenüber den Kommunen.

Vor diesem Hintergrund müssen wie beim Schienenverkehr in § 13, Abs. 6 auch bezüglich des Busverkehrs (mindestens für die im Rahmen der ÖPNV-Konzepte eingeführten, bzw. geplanten Regiobuslinien in der Aufgabenträgerschaft der Zweckverbände) zum jetzigen Zeitpunkt verbindliche Aussagen bezüglich der Finanzierung festgeschrieben werden.

D.h. bis zur vollständigen Überführung des ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe müssen zumindest die heute erreichten Angebotsstandards sowohl im Bereich des SPNV als auch im Bereich der Regiobuslinien in der Aufgabenträgerschaft der beiden Zweckverbände gesetzlich im § 13, Abs. 6 garantiert werden.

2. Organisationsreform

Vor dem Hintergrund der seitens des Landes angestrebten Organisationsänderungen soll zunächst festgestellt werden, dass der ZSPNV Süd gut für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet. Beispielhaft sollen hier die nachfolgenden Punkte genannt werden.

- Derzeit wird, als gemeinsames Konzept des Landesverkehrsministeriums und den beiden SPNV-Zweckverbänden, eine Angebotsoffensive 'Rheinland-Pfalz-Takt 2030' auch für den Süden des Landes als Arbeitsauftrag aus der Koalitionsvereinbarung für diese Legislaturperiode erarbeitet.
- Schrittweise Umstellung der Bedienung aller Bahnstrecken von Dieselfahrzeugen auf Elektroantrieb, entweder durch Streckenelektrifizierungen oder Fahrzeuge mit Akkus oder Brennstoffzellen.
- Prüfung weiterer Bahnstreckenreaktivierungen und Angebotsverbesserungen. So wurden in den vergangenen Jahren im Süden des Landes ca. 100 km Bahnstrecken für saisonalen und täglichen SPNV reaktiviert.
- Abbau von Kapazitätsengpässen (z.B. geplante Kapazitätsausweitungen bei der S-Bahn Rhein-Neckar)
- Weiterer barrierefreier Ausbau der Bahnstationen (derzeit sind fast 80 % alle Bahnhöfe im Süden des Landes Rheinland-Pfalz barrierefrei)
- Neubau von Bahnstationen im Rahmen des Projektes „Stationsoffensive“

Dies bedeutet, dass in den kommenden Jahren eine Fülle von inhaltlichen Themen und Projekten auf der Agenda steht, die zügig umgesetzt werden müssen. Eine Organisationsreform darf daher nicht dazu führen, dass die Aufgabenträger und Verkehrsverbände auf Jahre hinaus mit sich selbst beschäftigt sind.

3. Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan

Gemäß § 6 Abs. 1 des aktuellen Gesetzesentwurfes sind die Aufgabenträger des ÖPNV die Landkreise und die kreisfreien Städte. Die Aufgabe umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Nach § 6 Abs. 6 soll ein „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eingerichtet werden, das die „langfristige Weiterentwicklung der Angebotsplanung und des integralen Taktfahrplans gemeinsam mit den Aufgabenträgern“ sicherstellen soll.

Gemäß § 13 Abs. 5 ist die Zustimmung des Kompetenzcenters Integraler Taktfahrplan entscheidend für die Zurverfügungstellung von Finanzmitteln an die Zweckverbände. In der Gesetzesbegründung wird zudem ausgeführt, dass das Kompetenzzentrum die Aufgabenträger „beraten“ soll.

Durch weitere Regelungen möchte das Land diese umfangreichen Genehmigungsvorbehalte verstärken: Mit dem 40%-Stimmenanteil in den jeweiligen Versammlungen bei gleichzeitigem Erfordernis, den Landesnahverkehrsplan dort mit 2/3-Mehrheit zu beschließen, entstünde für diesen zentralen Punkt quasi eine Sperrminorität. Hinzu kommt die sogenannte Fachaufsicht in § 7 Absatz 10, die per Gesetzesbegründung inhaltlich ausgestaltet sein soll.

Der Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes (Schiene in der Kombination mit dem Bus) war aber in den vergangenen Jahren gerade darin begründet, dass die Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Bürger vor Ort berücksichtigt wurden und nicht zentral geplant und entschieden wurden. Die Relativierung im Gesetzestext, dass das Kompetenzzentrum nur für langfristige Planungen eingesetzt wird, ist de facto bereits dadurch ausgehebelt, dass letztendlich jedwede ÖPNV-Planung prinzipiell langfristig angelegt ist.

Vor diesem Hintergrund sind die Aufgaben des Kompetenzzentrums, wie auf Seite 4 dargestellt, zu präzisieren.

4. Neue gewichtete Stimmenverteilung schwächt den ländlichen Raum

Vor der Covid 19 Krise war der ÖPNV in aller Munde. Die Stichworte „Verkehrswende“ und „Klimawandel“ waren dominierende Schlagwörter, die die politische Diskussion bestimmt haben.

Aufgrund der immensen Aufwendungen des Staates zur Überwindung dieser Krise ist mittelfristig nicht auszuschließen, dass die ausgeweiteten ÖPNV-Angebote wieder zusammengestrichen oder bestenfalls „eingefroren“ werden müssen, wenn beispielsweise die Regionalisierungsmittel seitens des Bundes zu einem späteren Zeitpunkt reduziert werden.

Die nun im Gesetz vorgesehene, nach Einwohnern gewichtete Stimmenverteilung erleichtert bei schlechteren finanziellen Rahmenbedingungen daher die Kürzung der ÖPNV-Angebote in ländlichen Räumen erheblich, da das Land und die einwohnerstarken Gebietskörperschaften immer eine Stimmenmehrheit haben werden.

Diese Regelung ist daher kontraproduktiv, um auch in „schlechten Zeiten“ ein angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot in ländlichen Räumen aufrecht erhalten zu können.

IV Weitere Einzelpunkte

Finanzierung der Geschäftsstellen und des Personals

Das bisherige Nahverkehrsgesetz sieht aus gutem Grund die Bereitstellung von Personal und Sachmitteln der beiden SPNV-Zweckverbände durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) vor. Eine entsprechende Regelung fehlt im vorliegenden Gesetzentwurf völlig. Die Ausstattung soll vielmehr über Zuweisungen aus dem Landeshaushalt erfolgen (§ 13 Absatz 4, „nach Maßgabe des Landeshaushaltes“).

Dies bedeutet zunächst, dass die Personalausstattung der Zweckverbände unmittelbar von entsprechenden Mittelzuweisungen des Landes abhängig ist und von Jahr zu Jahr (bzw. bei Doppelhaushalten alle zwei Jahre) wechseln kann. Eine Planungssicherheit ist damit für die Beschäftigten nicht gegeben. Im Übrigen wird in der Begründung ausgeführt, es gehe auch um eine „Beteiligung“ an den Sach- und Personalkosten. Woher die sonstigen Mittel für Personal und Sachausstattung kommen sollen, bleibt vollkommen im Unklaren.

Außerdem stellt sich automatisch die Frage nach einer Überleitung des Personals. Hierzu fehlen selbst rudimentäre Ansätze. Um die mit einer Überleitung und auch die verbundenen aufwändigen Regelungen zu vermeiden, sollte das bewährte System der Personal- und Sachmittelbereitstellung durch den LBM grundsätzlich beibehalten werden.

Vorrang der Schiene

Grundsätzlich fehlt der planerische Vorrang der Schiene, wie er im aktuellen Gesetz dargelegt ist. Dies hat im bisherigen Gesetz die Einrichtung von Busparallelverkehren ausgeschlossen. Diese Regelung muss daher wiederaufgenommen werden.

§ 2

In § 2 Absatz 2 sollte klargestellt werden, dass die Definition als SPNV von Verkehren über 50 km und einer Reisezeit über eine Stunde nicht nur als 'kann' - Bestimmung gilt, sondern durch Entscheidung des Aufgabenträgers, diese Angebote zu bestellen, diese final als SPNV einzustufen sind.

§ 3

In § 3 Abs. 1 Satz fehlt die Letztentscheidung des Aufgabenträgers. Es drohen also Debatten über die Zulässigkeit der Verwendung von Regionalisierungsmitteln für saisonale SPNV-Angebote wie aktuell im Prüfverfahren des Landesrechnungshofes zur Zellertalbahn. Es ist festzulegen, dass, sobald ein Aufgabenträger saisonale Zugangebote bestellt, diese als SPNV-Angebote einzustufen sind. Hierzu gehören auch Fahrten mit als historisch einzustufenden Fahrzeugen, weil diese, unter der Regie der SPNV-Aufgabenträger eingesetzt, als Marketinginstrument und Angebotsergänzung SPNV-Funktionen übernehmen.

§ 4

In § 4 Abs. 1 fehlt die Möglichkeit zur Direktvergabe, gleichwohl sie im Gesetz nachfolgend erwähnt wird.

§ 5

In § 5 Abs. 5 sollte explizit erwähnt werden, dass Tarife von Verbänden auch außerhalb des Landes gelten können.

§ 6

In § 6 Absatz 5 sollte durch Tausch der Aufzählung klargestellt werden, dass der Bund für die Infrastruktur zuständig ist: Die DB AG ist als Gesellschaft des Bundes erst in zweiter Linie verantwortlich.

§ 7

In § 7 Abs. 6 sollte nicht nur Worms, sondern auch der Landkreis Alzey-Worms angesichts seiner Verzahnung mit dem Rhein-Neckar-Raum einen Vertreter in den Regionalausschuss Pfalz entsenden.

§ 8

In § 8 fehlt eine zeitliche Vorgabe für den Landesnahverkehrsplan. Im Weiteren (insbesondere in § 13 Abs. 6) fehlt eine Übergangsbestimmung für die umfassenden Zustimmungsvorbehalte des Landes für den Zeitraum, in dem es diesen Landesnahverkehrsplan noch gar nicht gibt.

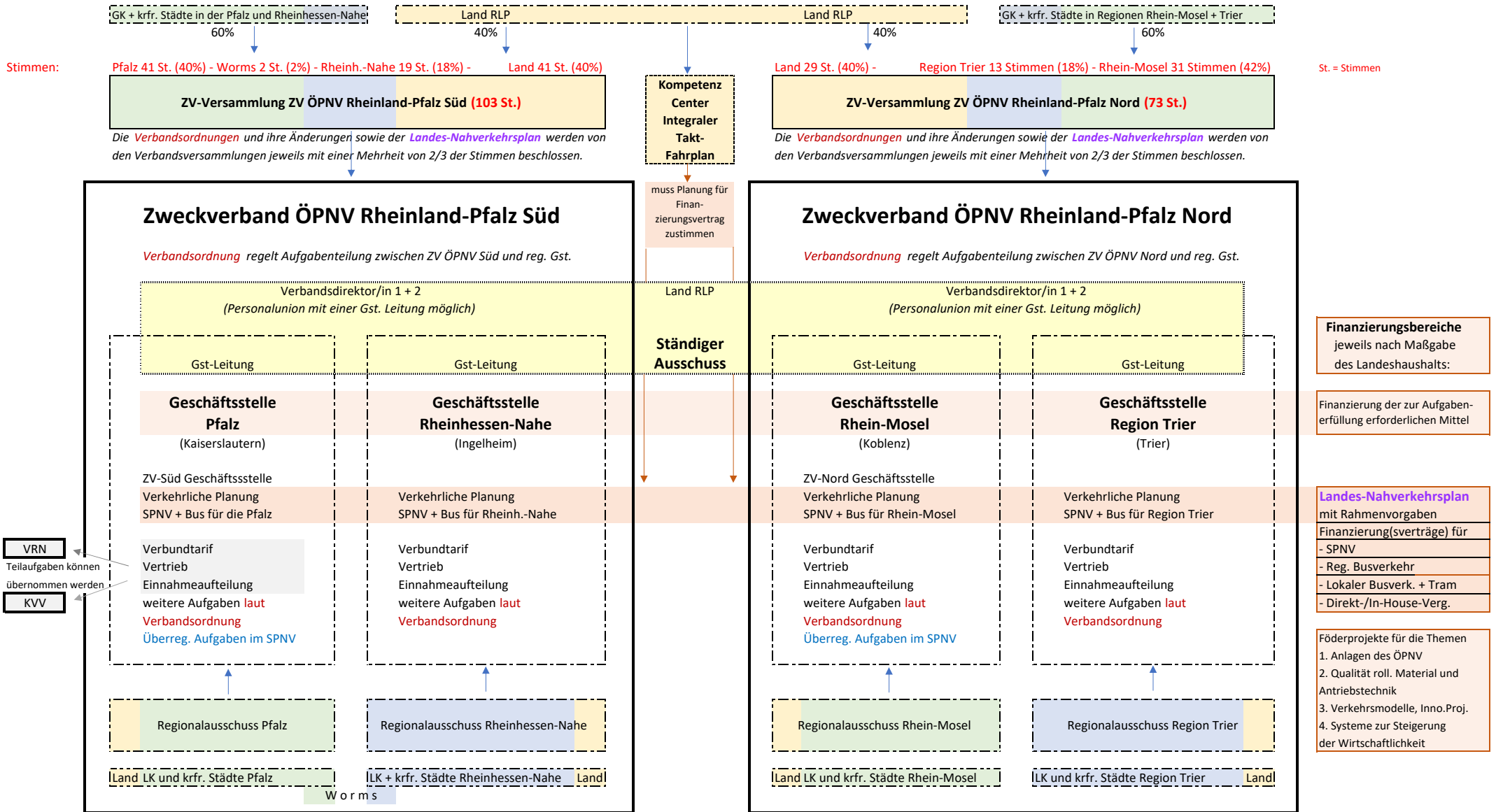
§ 13

In § 13 Absatz 7 wird die Zuwendung des Landes auf Ausschreibungen verengt. Dies sollte allgemein auf Vergaben ausgeweitet werden.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die Stellungnahme des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in der vorliegenden Form, die dann im Rahmen der Anhörungsfrist des Gesetzgebungsverfahrens abgegeben wird.

Organisationsstruktur auf Basis Entwurf Nahverkehrsgesetz (NVG) Rheinland-Pfalz - Stand 6.5.2020



Bem. zu §7 Abs. 15: "... Der Übergang der heutigen Verbundgeschäftsstellen zu den künftigen regionalen Geschäftsstellen der neuen Zweckverbände wird in der *Verbandsordnung* geregelt. Der KVV und der VRN (steht Rhein-Nahe, soll aber wohl Rhein-Neckar heißen) werden nicht in den Zweckverband ÖPNV Süd überführt".

Erstellt von der RNN GmbH
 Stand: 14.05.2019