

Antrag

der Fraktion der CDU

auf Ersuchen an die Landesregierung nach § 53 Abs. 4 Satz 1 GOLT

Gesetzesfolgenabschätzung zum Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG –)
– Drucksache 17/13130 –

Die Landesregierung wird gemäß § 53 Abs. 4 Satz 1 GOLT ersucht, zu dem Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG –) – Drucksache 17/13130 – eine begleitende Gesetzesfolgenabschätzung durchzuführen und über deren Ergebnisse Bericht zu erstatten.

Die Gesetzesfolgenabschätzung bezieht sich auf:

- § 11 Abs. 5 und Abs. 6

Prüfungskriterien:

- Wie werden die Rechte des Parlaments künftig gewahrt, wenn dieses keine Einflussmöglichkeiten auf die Erstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans als zentralem Element des Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz hat? Dies auch vor dem Hintergrund, dass ein Landesnahverkehrsplan mindestens fünf Jahre Gültigkeit haben soll.
 - Ergeben sich aus der Konzeption des Gesetzes bereits Verpflichtungsermächtigungen, die die Regierung durch den als Rechtsverordnung zu erlassenden Landesnahverkehrsplans ausnutzen kann? Wenn ja, in welcher Höhe?
- § 5 Abs. 1 und § 16 u. a. Abs. 2, 5 und 9

Prüfungskriterien:

- Wie wirken sich die vorgenannten Paragraphen finanziell auf die jeweiligen Kreise, kreisfreien Städte und kreisangehörigen Städte im Vergleich zur bisherigen Gesetzeslage aus?
- Nach welchen Regeln und Maßstäben führen die im Landesverkehrsplan festzulegenden Mindeststandards sowie Angebotsausweitungen zu zusätzlichen Kosten für das Land (vgl. Begründung, S. 29)?
- Wie werden zusätzliche Kosten auf Land und Kommunen aufgeteilt und welche Kosten entstehen für das Land und die Kommunen, wenn durch die quantitative und qualitative Ausweitung des Nahverkehrs in Zukunft 1 Prozent, 5 Prozent oder 10 Prozent mehr Angebot im öffentlichen Personennahverkehr stattfinden würde?
- Unter dem Gesichtspunkt der großen Unterschiede in den Kommunen kann es sein, dass die im Landesnahverkehrsplan verankerten Standards teilweise über, teilweise unter den aktuell angebotenen Verkehrsleistungen liegen (abhängig nach deren Definition). Wie kann eine konnexitätsrelevante Mehrbelastung (für den jeweiligen Aufgabenträger) im Rahmen des Landesnahverkehrsplans ermittelt werden, ohne den aktuellen Standard des Nahverkehrs im jeweiligen Gebiet zu definieren (Kosten, gefahrene Kilometer, Passagiere etc.)?

- Wie würde sich eine temporäre Angebotsreduzierung vor dem Erlass des Nahverkehrsplans (z. B. aufgrund der Corona-Krise) auf die danach folgende Abgleichung der Mindeststandards im Landesnahverkehrsplan mit den aktuell angebotenen Verkehrsleistungen auswirken?
- Inwiefern entsteht Konnexitätsrelevanz durch die Einführung eines neuen, bislang unbestimmten Rechtsbegriffs der Pflichtaufgabe „im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit“?

Begründung:

Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz will die Landesregierung eine quantitative und qualitative Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreichen. Diese Ziele werden auch von der CDU-Landtagsfraktion unterstützt (u. a. Einführung der Pflichtaufgabe, abgestimmte Fahrpläne „aus einem Guss“, Trennung Schiene/Straße aufheben, Integration neuer Verkehrsmittel). Fraglich ist derzeit jedoch, wie mit dem vorgelegten Entwurf diese Ziele erreicht werden sollen und welche Kosten durch das Gesetz für alle Beteiligten entstehen. Darüber hinaus ist unklar, welche Zuordnungsregelungen für die Verteilung entstehender Kosten des ÖPNV zwischen den Beteiligten künftig gelten sollen. Dies wird exemplarisch an folgenden Punkten deutlich:

- Die rechtliche Bedeutung und Bindungswirkung einer solchen Qualifizierung als Pflichtaufgabe „im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit“ ist ungeklärt und lässt nicht erkennen, inwieweit damit das Konnexitätsprinzip aufgelöst wird.
- Da die essenziellen qualitativen und quantitativen Veränderungen erst im Landesnahverkehrsplan entschieden werden, der mit qualifizierter Mehrheit in den Verbandsversammlungen der Zweckverbände beschlossen und als Rechtsverordnung erlassen wird, ist – Stand heute – vollkommen unklar, welche finanziellen Folgen das NVG sowohl für die Landes- als auch für kommunale Ebene hat. Die Klärung der finanziellen Folgen ist insbesondere für die Aufgabenträger relevant, die dem Landesnahverkehrsplan nicht zugestimmt haben.
- Konkrete Schritte zur Erreichung eines landesweiten Tarifs werden nicht genannt.
- Die in Aussicht gestellten 10 Mio. Euro bis zur Erstellung des Landesnahverkehrsplans können nicht rechnerisch hergeleitet werden.

Darüber hinaus sind, wie die Landesregierung in der Mündlichen Anfrage am 17. September 2020 darlegte, viele der relevanten Kennzahlen aktuell nicht bekannt (z. B. wie viele Kilometer Nahverkehrsnetz aktuell in Rheinland-Pfalz betrieben werden, wie sich die Kosten des Nahverkehrs in den letzten Jahren entwickelt haben, wie viele Personen den Nahverkehr aktuell nutzen, wie viel ein weiterer Kilometer Nahverkehr durchschnittlich kostet). Die Landesregierung hatte in der zugehörigen Sitzung jedoch auf konkrete Nachfrage ausdrücklich bejaht und zugesichert, eine Gesetzesfolgenabschätzung durchführen zu können. Diese wird hiermit beantragt.

Ziel eines Gesetzentwurfs, der den Anspruch erhebt, den Nahverkehr des Landes in seiner Entwicklung zukunftsfest zu gestalten, muss es sein, dass es in einem klaren finanziellen und organisatorischen „Fahrplan“ aufzeigt, wie die oben genannten Ziele erreicht werden sollen. Stattdessen verweist die Landesregierung bei allen offenen Fragen immer wieder auf den noch zu erarbeitenden Landesnahverkehrsplan, der letztendlich am Parlament vorbei beschlossen würde und vor allem finanziell offene Fragen beinhaltet.

Für die Fraktion:
Martin Brandl