

Pflichtaufgabe ÖPNV – aber wie?

Kurz vor der Landtagswahl 2021 verabschiedete der Landtag in Rheinland-Pfalz eine Änderung des Nahverkehrsgesetzes, mit der der Öffentliche Personennahverkehr zur Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung deklariert wurde (§ 5 Abs. 1 Satz 2 NVG). In die Pflicht genommen werden die Landkreise und die kreisfreien Städte. Doch einen Schub für den Nahverkehr brachte die Regelung nicht – denn das Land hatte wohlweislich darauf verzichtet einen Standard für Nahverkehrsleistungen zu definieren. Zwar müssen die betroffenen Gebietskörperschaften irgendeine Form des öffentlichen Nahverkehrs vorhalten – das aber war bereits vorher der Fall. Der Gesetzesänderung hätte es also gar nicht bedurft. Mit diesem Vorgehen konnte das Land die Frage der Konnexität, die sich bei der Übertragung einer Aufgabe stellt, vorerst umgehen. Eine Präzisierung sollte erst in einem Landesnahverkehrsplan (§ 5 Abs. 2 NVG) vorgenommen werden.

Der damalige Verkehrsminister Volker Wissing erklärte seinerzeit: „Das neue Nahverkehrsgesetz ist die Basis für einen zukunftsorientierten, nachhaltigen und attraktiven ÖPNV. Das neue Herzstück des Nahverkehrs, der Landesnahverkehrsplan, wird ein landesweites Gesamtangebot über alle Verkehrsträger hinweg ermöglichen.“¹ Doch dieser Landesnahverkehrsplan liegt bis heute nicht vor. Er war für Januar 2024 angekündigt, ist allerdings wieder verschoben worden und soll nun Ende 2024 – also wieder kurz vor der Landtagswahl – kommen. Der einzige „Fortschritt“ gegenüber dem vorherigen Zustand besteht daher bislang darin, dass Aufwendungen für den Nahverkehr von den Aufsichtsbehörden nicht mehr zum Block der freiwilligen Leistungen gerechnet werden können. Mehr nicht.

Wie so oft hängt alles am Geld; denn das Land wird, wenn es nicht nur den Status Quo festschreiben will, in die Tasche greifen müssen. Das bedeutet nichts anderes, als dass ein höherer Bedienungsstandard – der gerade im ländlichen Raum erforderlich sein dürfte – von den Finanzierungsmöglichkeiten des Landes begrenzt wird. Da dieser Spielraum vermutlich ziemlich eng ausfallen dürfte, ist ein merklich attraktiverer Nahverkehr (wie der SWR euphorisch titelte²) noch lange nicht in Sicht. Denn schon jetzt zeigt der Tarifkonflikt im privaten Busgewerbe, bei dem es auch um zugesagte Landesleistungen geht, wie fragil das Finanzierungskonstrukt für den ÖPNV ist. Der Erwartungsdruck ist hoch, nicht zuletzt auf Grund der sehr mutigen Aussagen der Landespolitik – wenn nicht mehr als marginale Verbesserungen (verknüpft mit dem Fingerzeig nach Berlin, dass von dort Mittel kommen müssten) herauskommen, wird die Enttäuschung bei allen, die auf den ÖPNV als wichtiges Instrument in der Verkehrswende und der Klimapolitik setzen, groß sein.

März 2024

¹ „Rheinland-Pfalz: Neues Nahverkehrsgesetz“, Bus und Bahn vom 9.2.2021, <https://www.busund-bahn.de/nachrichten/politik-recht/detail/news/rheinland-pfalz-neues-nahverkehrsgesetz.html>

² SWR, „Attraktiverer Nahverkehr kommt später“, Beitrag vom 22.3.2024, <https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/nahverkehrsplan-rlp-verzoegert-sich-oepnv-bus-bahn-neue-standards-100.html>