

<p style="text-align: center;">Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW - Vom 7. März 1995</p>	<p style="text-align: center;">10. ÖPNVG-Änderung-E</p>	<p style="text-align: center;">Redaktionelle Anmerkungen und weitere Hinweise</p>
---	--	--

§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

<p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p>		
<p>(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linien- sowie diesen ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Gelegenheitsverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p>		
<p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1</p>	<p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen,</p>	<p>Der SPNV ist seit Jahren in <u>§ 2 Abs. 12 AEG</u> definiert. Dieses wäre mit der Novellierung zu korrigieren.</p> <p>Redaktionell wäre auch in den korrekten Genetiv zu korrigieren („des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“).</p>

<p>und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.</p>	<p>Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (<i>PBefG</i>) <u>in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist</u>, handelt.</p>	<p>Geändert wird redaktionell – rechtsförmlich korrekt – die Zitierung des PBefG als Vollzitat sowie Streichung der Abkürzung (rechtsförmlich können selbst amtliche Abkürzungen von Gesetzen nie der Zitiernamen sein) – es bleibt unklar, warum dies nicht auch für den Verweis auf das AEG geschieht. Da dennoch im Weiteren die Abkürzung PBefG benutzt wird, sollte sie mit „im Folgenden PBefG“ eingeführt werden.</p> <p>Die Zitierung des PBefG wird mit dem Vollzitat als statische Verweisung eingeführt; rechtsförmlich hat dies die Folge, dass – so nicht anders gehandhabt – alle folgenden Verweisungen als statische Verweisung zu verstehen sind – die Frage ist, ob dies so beabsichtigt ist.</p> <p>Dies betrifft auch weitere Zitierungen im Gesetz, die nur punktuell, und damit nicht einheitlich angepasst werden.</p>
<p>(3a) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen und Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif sowie der landesweite Tarif nach § 5 Absatz 3 zur Anwendung kommen. Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.</p>		
<p>(4) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen</p>		

Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für die übrigen Seilbahnen.		
---	--	--

§ 2 Grundsätze

<p>(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.</p>	<p>(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene spurgebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schienengebundene Verkehre werden in § 1 definiert, auch wenn dieses durch Verweis auf Normen des PBefG und des AEG sich auch durch das Verkehrsgewerberecht klären ließe. Der im einschlägigen Bundesrecht hingegen bisher nicht gebräuchliche Begriff der spurgebundenen Verkehre hätte originär in § 1 erklärt werden sollen. • Derzeit lässt sich nur aus der Begründung zu § 7 erschließen, was damit gemeint ist: Änderung in § 7 Abs. 1, nach der der ÖPNV-Bedarfsplan sich nun auf spurgebundene ÖPNV-Infrastruktur bezieht – <u>aus Begründung dort: um auch „Seil- und Hochbahnen, spurgeführte gummibereifte Systeme explizit in die Bedarfsplanpflicht“ aufzunehmen.</u> • In der Definition müsste auch geklärt werden, dass spurgeführte gummibereifte Systeme nicht zum Straßenverkehr gehören, auch wenn sie Straßen nutzen sollten. Andernfalls würde die Änderung von § 2 Abs. 1 Satz 1 zu einem begrifflichen Widerspruch führen.
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Es stellt sich eher die Frage, warum die dem schienengebundenen Verkehr gleichgestellten Verkehre nicht explizit benannt werden. Dann würde das ganz Problem verschwinden. • Bei Absatz 1 geht es um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Das erste Begriffspaar betrifft Vorrang Schiene vor Straße, dann kommt Vorrang Erhalt und Ausbau vor Neubau, dann kommt Vorrang des ÖPNV. <u>Aber vor was soll der ÖPNV Vorrang erhalten? Hier besteht Klärungsbedarf!</u>
<p>(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.</p>	<p>(2) <u>Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Die landesweite Anstalt und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 haben gemeinsam darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Dieses gilt insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.</u></p>	<p>[Absatz 2 wird neu gefasst, Ergänzungen/Verschiebungen gelb hervorgehoben]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Erhalt des Eisenbahnnetzes ist verfassungsrechtliche Aufgabe des Bundes [Art. 87e Abs. 4 GG: <i>Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.]</i> • Der Erhalt des Eisenbahnnetzes wäre vor allem dadurch zu bewirken, dass

		<p>stilllegungsbedrohte Strecken in Landesverantwortung übernommen werden. Soll dieses der Zweck der Gründung regionaler Eisenbahninfrastrukturbetreiber sein?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welcher Prozess wird im Gesetz für das geforderte „<u>gemeinsame Hinwirken</u>“ von landesweiter Anstalt und Zweckverbänden etabliert? • Es ist unklar, ab welchem Maß an Nutzungsintensität noch „befriedigend“ oder schon „unbefriedigend genutzte Schienenstrecken“ vorliegen. Zudem ist unklar, ob die Nutzung der Schienenstrecken durch Angebote des SPNV gemeint ist oder die Nutzung dieser Angebote durch Fahrgäste.
<p>(2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.</p>	<p>(2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der <u>Zweckverbände landesweiten Anstalt</u> mit dem Land.</p>	<p>Ist es für die Zwecke der Infrastrukturplanung im Bahnbereich ausreichend, wenn sich das Land nur mit der landesweiten Anstalt abstimmt? Es wird doch oft um lokale oder regionale Fragen der Netzgestaltung gehen, wo dann auch Klärungsbedarf auf regionaler Ebene entstehen wird.</p> <p>Zudem ist hier auch sinnvollerweise eine Ländergrenzen überschreitende Durchbindung zu ergänzen.</p>

<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p>		
<p>(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl</p>		

<p>kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.</p>		
<p>(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p>		
<p>(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.</p>		
<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden.</p>	<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie <u>Rufbusse</u>, <u>Linienbedarfsverkehre</u>, <u>Sammel- und Linientaxen</u>, <u>ÖPNV-Taxis</u> und Bürgerbusse genutzt werden.</p>	<p>Sammel- und ÖPNV-Taxis und auch Bürgerbusse können oft auch Linienbedarfsverkehre sein. Die Änderung setzt sich nur begrenzt damit auseinander, wie die Angebote sich verkehrsgewerberechtlich unterscheiden.</p>

<p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.</p>		
<p>(9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.</p>		
<p>(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.</p>		
<p>(11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die</p>		

<p>Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.</p>		
	<p><i>(12) <u>Durch eine Landesgesellschaft für Mobilitätsdaten im Geschäftsbereich des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums wird die diskriminierungsfreie und unentgeltliche Bereitstellung landesweiter Mobilitätsdaten mittels eines öffentlich zugänglichen informationstechnischen Systems gewährleistet. Dabei sollen Schnittstellen zur Weiterverwendung dieser Daten durch Dritte bereitgestellt werden.</u></i> <i><u>Mobilitätsdaten, die aufgrund von Bundesrecht oder unmittelbar geltendem Unionsrecht an den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind, können über das informationstechnische System der Landesgesellschaft an den Nationalen Zugangspunkt geliefert werden.</u></i></p>	<p>Regelungen für eine Landesgesellschaft für Mobilitätsdaten gehören nicht zwingend in das neue ÖPNV. Es wird vorgeschlagen, diese Vorschrift an dieser Stelle ersatzlos zu streichen und ggfls. ein neues „Mobidrom-Gesetz“ auf den Weg zu bringen.</p>

§ 3 Aufgabenträger

<p>(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch</p>		
---	--	--

<p>sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besonderen Pflichten auferlegt werden.</p>		
<p>(2) Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Die Aufgabenträger sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht.</p>		

§ 4 Kreisangehörige Gemeinden

<p>(1) Der Kreis kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. Gleiches gilt im Nachbarortsverkehr, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben. Die Aufgabenträgerschaft von kreisangehörigen Gemeinden, die vor dem 1. Januar 2008 begründet wurde, bleibt unberührt.</p>		
--	--	--

(2) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 5 Absatz 3a auf einen Zweckverband übertragen hat, gilt Absatz 1 entsprechend.		
---	--	--

§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

<p>(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt gemäß § 5a in den folgenden Kooperationsräumen:</p> <p>a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel</p> <p>b) Städte Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis</p> <p>c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.</p> <p>Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den</p>	<p>(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt gemäß § 5a in den folgenden Kooperationsräumen:</p> <p>a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel</p> <p>b) Städte Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis</p> <p>c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entfall der ursprünglichen Zweckverbände in Go-Rheinland (AVV, VRS) und im NWL (alle fünf ZV). • Das hat in beiden Kooperationsräumen einen riesigen Umgründungsaufwand zur Folge. • Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfes sollen zukünftig die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt errichten. Im VRR existieren ab 01.01.2026 eine gemeinsame Anstalt nach § 5a ÖPNVG und ein Zweckverband als Gewährträger der Anstalt. Die Integration des NVN in den ZV VRR wurde erfolgreich abgeschlossen. • Ist deshalb aus dieser Formulierung der Schluss zu ziehen, dass zukünftig auch im VRR entweder nur eine gemeinsame Anstalt oder nur ein Zweckverband existieren dürfen und damit die erfolgreiche und bewährte Organisation im VRR aufzulösen ist? Oder handelt es
--	---	---

<p>Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.</p>	<p>Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.</p> <p>Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.</p>	<p>sich hier lediglich um einen redaktionellen Fehler?</p>
<p>(1a) Die Beteiligten können vereinbaren, dass das Vermögen der bisher bestehenden Zweckverbände mit der Bekanntmachung der Verbandssatzung der nach Absatz 1 gebildeten neuen Zweckverbände unmittelbar auf diese neuen Zweckverbände oder die gemeinsame Anstalt übergeht.</p>		<p>Regelung kann auf Grund der Anpassung von Absatz 1 ggf. neu Wirkung entfalten.</p>
<p>(2) Die Rechtsverhältnisse des Zweckverbandes werden im Rahmen dieses Gesetzes und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit durch Verbandssatzung geregelt.</p>		
<p>(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung</p>	<p><u>(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen.</u></p> <p><u>Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung</u></p>	<p>[Hinweis: Absatz 3 wird neu gefasst, obwohl nur im Detail Änderungen/Ergänzungen vorgenommen werden – die entsprechenden Stellen sind gelb hervorgehoben].</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie sind regionale Schnellbusverkehre definiert? Warum sollen die überörtlichen Verkehre (= Regionalverkehre) nicht stets auf die regionale Ebene übertragen werden

eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.

Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife, auf die Bildung eines landesweiten Tarifs, landeseinheitliche Beförderungsbedingungen, einheitliche digitale Tarife und Vertriebssysteme, im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein landesweit übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

können? Rechtlich ist es geboten, dass dieses (Planung, Organisation und Finanzierung) auf der sach nächsten Ebene verantwortet wird.

- Auch im VRR fehlen zum Teil ausreichende Regionalbusverkehre sowie attraktive Schnellbusverbindungen (körperschaftsgrenzen überschreitende Linien), um von einen für die Kunden attraktiven ganzheitlichen ÖPNV-System sprechen zu können.

Die Gesetzesbegründungen dazu:

„Die schon bisher bestehende Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den Kreisen und kreisfreien Städten auf die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 (regionale Ebene) muss auch weiter bestehen bleiben, damit eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft von der regionalen Ebene als Träger auf die landesweite Anstalt nach § 6 erfolgen kann.“

+ „Die Zweckverbände behalten ihre regionalen Aufgaben. ...“

„Für die Erfüllung dieser Aufgaben wird der regionalen Ebene die neue Verbundpauschale nach § 11 Absatz 1a gewährt, die bisher Bestandteil der den Zweckverbänden gewährten SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 war.“

		<p><i>„Die Regelung eröffnet die Möglichkeit, dass die Zweckverbände darüber hinaus auch weitere koordinierende Aufgaben von den Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 zur Steigerung der Effizienz und der Vereinheitlichung der Aufgabenwahrnehmung übernehmen.</i></p> <p><i>Eine Übertragung der koordinierenden Aufgaben von den Aufgabenträgern auf die Zweckverbände ist schon wegen der gebietsgrenzenüberschreitenden Verkehre innerhalb der Räume sinnvoll und würde sich insbesondere im Sinne der Fahrgäste positiv auswirken.“</i></p>
(3a) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können weitere Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 1 übertragen; die Möglichkeit der Übertragung des straßengebundenen ÖPNV durch die Aufgabenträger auf die bisherigen Zweckverbände bleibt unberührt.		
(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes ist sicherzustellen, daß Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.		
(5) Ist in einem Kooperationsraum ein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband nicht vorhanden, so kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum		

Abschluss von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.		
(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb einer Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandssatzung erlassen.		

§ 5a Gemeinsame Anstalt

<p>(1) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände können zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Sinne des § 5 Abs. 1 durch Vereinbarung einer Satzung eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (gemeinsame Anstalt) errichten. Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die gemeinsame Anstalt die Bestimmungen der Gemeindeordnung NRW über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts entsprechend.</p>	<p>(1) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände können zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Sinne des § 5 Abs. 1 durch Vereinbarung einer Satzung eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (gemeinsame Anstalt) errichten. Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die gemeinsame Anstalt die Bestimmungen der Gemeindeordnung NRW <u>Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist.</u> über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts entsprechend.</p>	<p>nur redaktionelle Änderung</p> <p>Unklarheit, ob es sich um dynamische Verweisung handeln soll oder nicht, sowie zur entstehenden Uneinheitlichkeit im Gesetz</p> <p>= eingefügt wird statische Verweisung auf die Gemeindeordnung; alle folgenden Verweisungen auf die Gemeindeordnung sind infolgedessen (so nicht anders ausgewiesen) als statische Verweisung zu behandeln</p> <p>Die weiterhin § 5a Abs. 2 verwendete Abkürzung „Gemeindeordnung NRW“ müsste folgerichtig entweder eigenständig eingeführt werden <u>oder</u> in „Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen“ geändert werden, da es sich nicht um einen offiziellen Zitiernamen handelt.</p>
<p>(2) Die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates obliegt den Vertretungen der Beteiligten. § 114a Abs. 7 Sätze 4, 5 und 7 der</p>		

Gemeindeordnung NRW finden keine Anwendung.		
(3) Die Satzung muss auch Bestimmungen über die Verteilung der Anteile am Stammkapital, über die Aufbringung der Mittel im Falle der Haftung, über die Verteilung der Sitze und den Vorsitz im Verwaltungsrat sowie über das Verfahren zur Änderung der Satzung und zur Auflösung der gemeinsamen Anstalt enthalten.		

§ 6 Landesweite Anstalt Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

<p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienvorhaben des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Wenn eine Einigung über Fragen des Zusammenwirkens zwischen den beteiligten Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen. In den</p>	<p>(1) <u>Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 errichten durch Vereinbarung einer Satzung eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (landesweite Anstalt). Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die landesweite Anstalt die Bestimmungen des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NW. S. 621), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts in gemeinsamer Trägerschaft (gemeinsames Kommunalunternehmen) entsprechend.</u></p>	<p><u>ERLÄUTERUNG:</u></p> <p>§ 6 ist der Kern des Gesetzentwurfs = Errichtung der landesweiten Anstalt</p> <p>Die nach § 5 Abs. 1 bestehenden Zweckverbände werden gemäß § 6 Abs. 1 verpflichtet, eine landesweite Anstalt zu errichten, der mit Wirkung zum 1.1.27 (spätestens jedoch zum 31.12.27, § 16a) die Aufgabe der „Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen“ ist (§ 6 Abs. 6).</p> <p>Weitere Aufgaben können übertragen werden (den SPNV ergänzende Schnellbusverkehre; ÖSPV-Aufgaben).</p> <p>Die landesweite Anstalt erhält gemäß § 11 Abs. 1 jährlich mindestens 1,5 Mrd. Euro aus den Regionalisierungsmitteln, die entsprechend den Regeln im RegG zu erhöhen sind. Die konkrete Höhe der Mittel</p>
---	---	---

<p>Fällen der Sätze 3 und 4 gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.</p>		<p>wird durch eine vom Verkehrsministerium zu erlassende Rechtsverordnung geregelt.</p>
<p>(2) Benachbarte Zweckverbände können einem Zweckverband mit dessen Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen.</p>	<p>(2) <u>Die Satzung, die der Zustimmung des für Verkehrswesen zuständigen Ministeriums bedarf, muss mindestens Angaben enthalten über</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. die beteiligten Zweckverbände nach § 5 Absatz 1,</u> <u>2. den Sitz der landesweiten Anstalt,</u> <u>3. die Bildung von Ausschüssen und Beiräten, soweit dies für die Aufgabenerledigung erforderlich ist,</u> <u>4. den Betrag der von jedem beteiligten Zweckverband auf das Stammkapital zu leistende Einlage (Stammeinlage),</u> <u>5. den räumlichen Wirkungsbereich, wenn ihr hoheitliche Befugnisse oder das Recht, entsprechend § 114a Absatz 3 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen Satzungen zu erlassen, übertragen werden und</u> <u>6. die Verteilung des Anstaltsvermögens und des Personals im Fall der Auflösung und des Austritts eines Trägers.</u> 	<p>Begründung „legt fest“, dass höchstens <u>drei Ausschüsse</u> mit höchstens 15 Mitgliedern gebildet werden und <u>welche Beiräte</u> für erforderlich gehalten werden ...</p>
<p>(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit</p>	<p>(3) <u>Die Satzung hat über Absatz 2 hinausgehend zu regeln, dass</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. der Einsatz der im Eigentum der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1</u> 	<p>Die Begründung enthält u. a. die Sätze „Die rechtssichere Absicherung der wirtschaftlichen und funktionalen Kontinuität der Finanzierung sowie der präventiven</p>

<p>dem Ziel eines landesweiten Tarifs hinwirken. Sie sollen ebenso im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote hinwirken.</p>	<p><u>befindlichen Fahrzeuge im Umfang der der Finanzierung zugrundeliegenden Parameter für den Einsatz über die entsprechende Vergabe von Verkehrsleistungen gewährleistet wird.</u></p> <p><u>2. dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium die nicht stimmberechtigte Teilnahme an den nach Absatz 2 Nummer 3 gebildeten Beiräten und Ausschüssen gewährt wird.</u></p> <p><u>3. die zum Zeitpunkt der Übertragung der Aufgabenträgerschaft nach Absatz 6 nicht verwendeten Teile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 von ihren Trägern auf die landesweite Anstalt übergehen und</u></p> <p><u>4. Beschlüsse im Verwaltungsrat im Regelfall mit einfacher Mehrheit zu fassen sind.</u></p>	<p>Vermeidung vertragsrelevanter Störungen wurde <u>gutachterlich untersucht</u>. <u>Der Gutachter empfiehlt ergänzende Maßnahmen wie beispielsweise die Aufnahme satzungsrechtlicher Sicherungsmechanismen (Zweckbindungsregelungen, Mitwirkungsrechte der Zweckverbände).</u>“</p> <p>Nr. 1 ist inhaltlich kaum entschlüsselbar.</p> <p>Aus Begründung wird Widerspruch zwischen gesetzlicher Zuständigkeit der Zweckverbände und gewollter Einflussmöglichkeit des Verkehrsministeriums deutlich:</p> <p>„Die Teilnahmeberechtigung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums an den Sitzungen der landesweiten Anstalt gewährleistet, dass die Anstalt in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes handelt. Das Ministerium kann die strategische Ausrichtung der Anstalt überwachen und bei Bedarf politische Vorgaben einbringen, ohne selbst stimmberechtigt zu sein. Dies stellt eine effiziente Zusammenarbeit zwischen der Landesebene und der landesweiten Anstalt sicher.“</p> <p>Nr. 3 muss folgendermaßen angepasst werden, damit der beabsichtigte Zweck erreicht wird – verwiesen werden muss auf die alte Fassung von § 11 Absatz 1, nach der noch die Zweckverbände die Pauschale</p>
--	--	--

		<p>erhalten haben, ansonsten führt der Verweis ins Leere:</p> <p>3. die zum Zeitpunkt der Übertragung der Aufgabenträgerschaft nach Absatz 6 nicht verwendeten Teile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 <u>in der bis einschließlich 31. Dezember 2026 geltenden Fassung</u> von ihren Trägern auf die landesweite Anstalt übergehen und</p>
<p>(4) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen - insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Mobilität innerhalb der Euregios - abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.</p>	<p>(4) <u>Der Verwaltungsrat besteht aus 21 Mitgliedern, die zu gleichen Teilen durch die Verbandsversammlungen der drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 gewählt werden. Die Mitglieder werden nach dem in § 50 Absatz 3 Satz 3 bis 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen beschriebenen Verfahren ermittelt. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen. Die von den Zweckverbänden entsendeten Mitglieder des Verwaltungsrates sind verpflichtet, bei der Ausübung ihrer Tätigkeit ausschließlich nach dem Gesetz und ihrer freien, nur durch Rücksicht auf das öffentliche Wohl und die Aufgaben der landesweiten Anstalt nach diesem Gesetz bestimmten Überzeugung zu handeln und sind an Aufträge nicht gebunden. Ausgenommen hiervon sind Entscheidungen über die Änderung der Satzung, die teilweise oder vollständige</u></p>	<p>Begründung macht den hier den offensichtlich bestehenden Widerspruch nur zu deutlich:</p> <p>die Zusammensetzung des Verwaltungsrats soll <u>die angemessene Vertretung der regionalen Interessen und Besonderheiten</u> gewährleisten, gleichzeitig soll das „freie Mandat“ sicherstellen,</p> <p>„<u>dass die Mitglieder des Verwaltungsrats sich am Gesamtinteresse der landesweiten Anstalt und des ÖPNV in NRW orientieren und nicht nur die Interessen ihrer entsendenden Zweckverbände</u>“</p>

	<p><u>Veräußerung eines Unternehmens oder einer Einrichtung oder einer Beteiligung an einer Gesellschaft, andere Rechtsgeschäfte, durch die die landesweite Anstalt ihren Einfluss auf das Unternehmen, die Einrichtung oder die Gesellschaft verliert oder vermindert sowie die Auflösung der landesweiten Anstalt.</u></p>	
<p>(5) Die Zweckverbände haben dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium bis zum 31. März jedes Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse ihrer Zusammenarbeit vorzulegen.</p>	<p>(5) <u>Der Vorstand besteht aus der oder dem Vorsitzenden des Vorstands und drei weiteren Vorstandsmitgliedern. Der Vorstand muss mit mindestens zwei Frauen besetzt sein. Die oder der Vorsitzende des Vorstands hat das Letztentscheidungsrecht bei Stimmgleichheit. Der Vorstand wird vom Verwaltungsrat mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums für die Dauer von höchstens fünf Jahren bestellt. Erneute Bestellungen sind zulässig.</u></p>	
	<p>(6) <u>Der landesweiten Anstalt ist mit Wirkung zum 1. Januar 2027 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Dabei hat sie die Interessen aller Regionen des Landes angemessen zu berücksichtigen.</u></p> <p><u>Ihr kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung</u></p>	<p>Die konkret wohl gewollte Aufgabenwahrnehmung steht in der Begründung eingangs zu § 6 – die im Detail nicht ganz mit der in § 6 Abs. 6 formulierten Aufgabe übereinstimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Gesetz Kann-Regelung in Bezug auf Schnellbusverkehre, - laut Begründung zu § 6 soll die landesweise Anstalt aber auch die Förderung von SPNV ergänzenden und SPNV-ferne Räume

	<p><u>den SPNV ergänzender oder SPNV-ferne Räume erschließender Schnellbusverkehre übertragen werden.</u></p> <p><u>Darüber hinaus kann ein Zweckverband nach § 5 Absatz 1 mit Zustimmung des Verwaltungsrates der landesweiten Anstalt weitere Aufgaben auf diese übertragen.</u></p> <p><u>Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Grundangebotes nach § 7 Absatz 3 kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall Zweckmäßigkeitseweisungen erteilen. In diesem Fall gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.</u></p>	<p>erschließenden Schnellbuslinien ausführen.</p> <p>Unklar bleibt, woraus sich die in der Begründung (Seite 22) genannten Aufgaben ergeben, die in Abstimmung mit der regionalen Ebene erfolgen sollen (Umsetzung Marketing/Vertrieb SPNV etc.).</p> <p>Für diese Schnellbusverkehr erhält die landesweite Anstalt in jedem Fall ein Budget nach § 11 Abs. 1. Dieses hat sie anteilig an die zuständigen Aufgabenträger weiterzuleiten, wenn ihr diese Aufgabe nicht übertragen wird (eine entsprechende Regelung fehlt aber!). Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können auch ihren regionalen ZV mit dieser Aufgabe betrauen; vgl. § 5 Abs. 3.</p> <p>Es fehlen Aussagen dazu, wie die Aufgabenübertragung nach Satz 3 mit bestehenden öDAs, aVs und sonstigen Verträgen der bisherigen SPNV-Aufgabenträger vereinbar sein soll.</p> <p>Offen bleibt, welche Einflussmöglichkeiten sich das Land/MUNV vorbehält, obwohl es gar nicht zuständig ist.</p> <p>Warum wird für die Übertragung sonstiger Aufgaben die Zustimmung des Verwaltungsrats vorgegeben? Das ist ebenfalls ein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung.</p>
--	---	--

	<p><u>(7) Die landesweite Anstalt stellt im SPNV die Anwendung von Gemeinschaftstarifen, kooperationsraumübergreifender, landesweiter sowie im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln bundesweiter Tarife sicher. Sie hat in Abstimmung mit ihren Trägern auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hinzuwirken.</u></p>	
	<p><u>(8) Die landesweite Anstalt kann zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen, insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Mobilität innerhalb der Euregios, abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.</u></p>	<p>UNKLARHEIT: Die landesweite Anstalt kann in ihrem Aufgabenbereich des SPNV solche Vereinbarungen schließen. Um derartige Vereinbarungen aber im ÖPNV außerhalb des SPNV schließen zu können, muss sie aber doch die Zustimmung der für diese Verkehre zuständigen Einheiten innerhalb von NRW erhalten. Dieser Prozess ist hier nicht geregelt. Er kann auch nicht durch die Zustimmung des Ministeriums ersetzt werden.</p>
	<p><u>(9) Ist eine den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechende landesweite Anstalt nicht vorhanden, so können die zuständigen Bezirksregierungen den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 eine angemessene Frist zum Abschluss einer Vereinbarung über die Errichtung der</u></p>	<p>Die völlige Untätigkeit bei der Gründung ist anders zu bewerten als eine vertretbare Verzögerung. Die völlig unterbleibende Gründung anders als eine im Detail von den gesetzlichen Vorgaben abweichende Gestaltung.</p>

	<p><u>landesweiten Anstalt setzen. Kommt die Vereinbarung innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung Düsseldorf die erforderlichen Anordnungen treffen und die Anstaltssatzung erlassen.</u></p>	<p>Sollte die Rechtskonformität einzelner Regelungen der Einflussnahme des Landes auf die gemeinsame Anstalt und der damit verknüpften Ausgleichsleistungen streitig sein und sollte derartigen Anforderungen nicht nachgekommen worden sein, dann hat das Land diese im Wege der Rechtsaufsicht zu klären, gegen die die Kommunen gerichtlich vorgehen können. Das Land darf keine vollendeten Tatsachen schaffen können. Der einstweilige Rechtsschutz ist dem Gericht vorbehalten.</p>
--	--	---

§ 7 **ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Grundangebot SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse**

<p>(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt</p>	<p>(1) <u>Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der spurgebundenen ÖPNV-Infrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1</u></p>	<p>[Hinweis: Der Gesetzentwurf fasst § 7 neu, obwohl nur im Detail Änderungen/Ergänzungen vorgenommen werden – die entsprechenden Stellen sind gelb hervorgehoben].</p> <p>Die Erhöhung der Schwelle für die Bedarfsplanpflicht wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings ist sie nicht weitreichend genug, um eine signifikante Reduzierung von Verwaltungsaufwand zu bewirken. Wir regen an, sie (orientiert an der Schwelle für die Anwendung der Standardisierten Bewertung gem. Nr. 4.3 der VV zu § 13 ÖPNVG NRW) auf 25 Mio. Euro anzuheben. Damit ließe sich Einheitlichkeit herstellen und ein bedeutender Beitrag zum Bürokratieabbau leisten.</p>
---	--	--

<p>durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.</p>	<p><u>in Verbindung mit § 2 Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.</u></p>	<p>UNKLARHEIT: In welchem Verhältnis stehen die Investitionsplanungen der Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger und der landesweiten Anstalt zum ÖPNV-Bedarfsplan?</p>
<p>(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.</p>	<p>(2) <u>Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 gefördert werden sollen.</u></p>	
<p>(3) - aufgehoben –</p>	<p>(3) <u>Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Benehmen mit der landesweiten Anstalt und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein SPNV-Grundangebot fest, das bei Bedarf fortzuschreiben ist. Für dieses SPNV-Grundangebot wird für jeden Korridor in</u></p>	<p>[Absatz 3 = Änderungen des ehemaligen Absatzes 4]</p>

	<p><u>allen Landesteilen mindestens eine Grundanbindung bestimmt, die die Bedienung aller Haltepunkte auf einem Korridor mit einer Mindestzahl von Fahrtenpaaren umfasst. Dabei sind Bindungen aus den von der landesweiten Anstalt und den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Grundangebot darf den Umfang von landesweit 85 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.</u></p>	<p>wie passt „Grundangebot“ und Grundsatzregelung mit ggf. bestehendem Handlungsbedarf bei „unbefriedigend genutzten Schienenstrecken“ (§ 2 Abs. 2) zusammen?</p>
<p>(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität. Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.</p>		<p>→ wird zu Abs. 3</p>

§ 8 Nahverkehrsplan

<p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur</p>	<p>(1) <u>Die Kreise, kreisfreien Städte und die landesweite Anstalt stellen zur Sicherung</u></p>	<p>[Hinweis: Der Gesetzentwurf fasst § 8 neu, obwohl nur im Detail</p>
---	--	--

<p>Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.</p>	<p><u>und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. In den Städten Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Gütersloh, Hagen, Hamm, Herne, Köln, Krefeld, Leverkusen, Mönchengladbach, Mülheim an der Ruhr, Münster, Neuss, Oberhausen, Paderborn, Recklinghausen, Siegen, Solingen und Wuppertal ist der Nahverkehrsplan der Stadt oder der das jeweilige Stadtgebiet betreffende Teil des Nahverkehrsplans des jeweiligen Kreises als Teil eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) anzulegen.</u></p>	<p>Änderungen/Ergänzungen vorgenommen werden – die entsprechenden Stellen sind gelb hervorgehoben].</p> <p>UNKLARHEIT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Planung und Ausgestaltung des Regionalbus und des regionalen Schnellbusverkehrs gemäß § 5 Abs. 3 Satz 2 auf einen ZV nach § 5 Abs. 1 übertragen werden und diese Aufgaben nicht gemäß § 6 Abs. 6 auf die landesweite Anstalt weiterübertragen werden, dann hat der ZV nach § 5 Abs. 1 als Aufgabenträger des ÖPNV gemäß § 8 Abs. 3 PBefG einen Nahverkehrsplan für den Regionalbusverkehr zu erstellen – als Strategiepapier im Sinne von Art. 2a VO 1370/2007 ist ein solcher NVP Voraussetzung für die europarechtlich zulässige Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. • Dieser dürfte regelmäßig notwendig sein, um unternehmensübergreifend und insbesondere auch zwischen ÖSPV und SPNV die Angebote so zu koordinieren, dass Anschlusssicherung mitgeplant werden kann. Diese Aufgabe kann kompetenziell aber auch von der gebotenen Sachnähe her weder vom kommunalen NVP übernommen werden (zu kleinräumig) und auch nicht vom landesweiten NVP (zu großräumig).
--	---	---

		<ul style="list-style-type: none">• Geld nach § 11 Abs. 1 steht in diesem Fall bei der landesweiten Anstalt für regionale Schnellbusverkehr bereit. Dieses ist dann an den ZV weiterzuleiten, wenn dieser die Verkehre beauftragt und plant. <p>Die NVPs der „SUMP-Städte“ sollen als <u>Teil eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität</u> angelegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Eine enge Verzahnung zwischen SUMP und NVP ist erforderlich. Der SUMP wird auf der Zielebene Vorgaben für den NVP setzen. Der SUMP sollte dabei den angestrebten Anteil des Modal Splits im städtischen Verkehr sowie im Stadt-Umland-Verkehr ermitteln. Der Nahverkehrsplan kann diese Werte nur dann aufnehmen, wenn sie als Absolutwerte gefasst werden (Anzahl der Wege/Fahrten) und zudem die zukünftig erforderliche Beförderungsleistung über die Personenkilometer erfassen.• Der SUMP ist seinerseits aber auch mit den Klimaschutzaktivitäten des Landes sowie der kommunalen Gebietskörperschaften zu verzahnen.• Ob der NVP dem SUMP vorgelagert oder nachgelagert wird oder beide Pläne unmittelbar zusammen
--	--	---

		<p>beschlossen werden, das sollte nicht gesetzlich vorgegeben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schließlich ist es erforderlich, dass auch der NVP der landesweiten Anstalt Aussagen dazu vorsieht, welcher Zielbeitrag vom SPNV zu erwarten ist. Dieses betrifft insbesondere Großstädte mit einem relevanten Anteil des SPNV am Binnenverkehr und insbesondere am Stadt-Umland-Verkehr (in jedem Fall: Düsseldorf, Essen, Dortmund, Köln).
<p>(2) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur</p>	<p>(2) <u>Die Nahverkehrsplanung der landesweiten Anstalt für den SPNV ist bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.</u></p>	<p>[bisheriger Absatz 2 wird Absatz 3!]</p> <p>Wie wird sichergestellt, dass Beachtungsgebot NVP der landesweiten Anstalt vom Prozess her funktioniert?</p> <p>Was ist mit den bisherigen NVPs der Zweckverbände/Anstalt?</p> <p>Wie ist sichergestellt, dass die landesweite Anstalt die planerischen Vorgaben ermittelt, die auf Ebene der kommunalen NVP für die Kombination SUMP/NVP benötigt werden?</p>

<p>Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>		
	<p><u>(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten einschließlich Vorgaben zur Anschlusssicherung für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Absatz 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben</u></p>	<p>[entspricht dem bisherigen Absatz 2 + Änderung in gelb]</p> <p>In welchem Verhältnis steht diese Investitionsplanung zum ÖPNV-Bedarfsplan? Besteht Anspruch der kommunalen Aufgabenträger auf regelmäßige Aktualisierung des ÖPNV-Bedarfsplans?</p>

	<u>darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</u>	
--	---	--

§ 9 Aufstellungsverfahren

<p>(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.</p>	<p>(1) <u>Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Regionalplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.</u></p>	<p>[Absatz 1 wird neu gefasst, obwohl sich nur Details ändern.]</p>
<p>(2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.</p>		
<p>(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.</p>	<p>(3) <u>Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte können einen gemeinsamen</u></p>	<p>[Absatz 3 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben.]</p>

	<u>Nahverkehrsplan aufstellen, der dann an die Stelle des Nahverkehrsplanes im Sinne des § 8 Absatz 1 Satz 1 tritt.</u>	
(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.		
(5) Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.		

§ 10 Allgemeines

(1) Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen <ol style="list-style-type: none"> 1. zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten im ÖPNV, 1a. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs, 2. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV, 3. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse sowie 4. für sonstige Zwecke des ÖPNV. 	(1) <u>Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten und Organisationsausgaben im ÖPNV,</u> 2. <u>zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs.</u> 3. <u>zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,</u> 4. <u>für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse.</u> 5. <u>für Bürgerbusse und sonstige Zwecke des ÖPNV sowie</u> 	[Absatz 1 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]
---	--	---

<p>(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist, des Bundes, dem GVFG sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.</p>	<p><u>6. für das Deutschlandticket.</u></p> <p>(2) <u>Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung, dem GVFG sowie dem Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098) in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.</u></p>	<p>[Absatz 2 wird neu gefasst, redaktionelle Änderungen gelb hervorgehoben]</p> <p>Änderung Verweisung auf RegG in dynamische Verweisung; alle folgenden Verweisungen auf das RegG sind entsprechend (soweit nicht abweichend geregelt) dynamisch zu verstehen</p>
<p>(3) Die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG und § 6a AEG werden in Anwendung des § 64a PBefG und des § 6h AEG ab dem Kalenderjahr 2011 durch die Pauschalen gemäß § 11 Absatz 1 und § 11a ersetzt. Die Ausgleichsleistungen werden für die Kalenderjahre bis 2010 mit der Maßgabe gewährt, dass die für das Jahr 2006 festgesetzten Werte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Ausnutzung der Zeitfahrtausweise pro Tag 2. des Verbundzuschlags sowie 3. der mittleren Reiseweite <p>gemäß § 3 PBefAusglV und § 3 AEAusglV zu Grunde zu legen sind. Gleiches gilt für die Zuordnung der Verkehrsunternehmen zu den</p>		<p>rechtsförmlich korrekt müsste hier „PBefG“ in „Personenbeförderungsgesetz“ geändert werden, da die Abkürzung in § 1 Abs. 3 gestrichen wurde, oder es müsste dort, wie für des GVFG (siehe § 7 Abs. 1), „im Folgenden PBefG“ ergänzt werden</p> <p>Für die Auffindbarkeit der Verweise auf die §§ 6a, § 6h AEG sollte das korrekte Vollzitat angegeben werden, da hier auf das AEG verwiesen wird, das 1993 aufgehoben wurde und nur partiell fortgilt („Allgemeines Eisenbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14.</p>

<p>Kostensatzgruppen gemäß § 45a Abs. 2 Satz 2 PBefG in Verbindung mit der PBefKostenV NRW. Eine nach dem 31. Dezember 2006 vorgenommene Unternehmensverschmelzung oder -aufspaltung sowie Übertragung der Betriebsführung gemäß § 2 PBefG oder eine ähnlich gelagerte Änderung der Unternehmens- oder Betriebsorganisation ist bei der Anwendung der Sätze 2 und 3 nicht zu berücksichtigen. Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG werden nur an Unternehmen gewährt, soweit diese im Jahr 2006 SPNV-Leistungen erbracht haben und diese bei der Förderung des SPNV-Leistungsangebots durch das Land nicht berücksichtigt wurden. § 7 Abs. 3 Satz 1 PBefAusglV und § 7 Abs. 3 Satz 1 AEAusglV finden keine Anwendung. Die Gewährung der bundesgesetzlichen Erstattungsleistungen gemäß § 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches – Neuntes Buch– (SGB IX) erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p>		<p>Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist“)</p> <p>Änderungsgesetzen sollen rechtsförmlich für die Bereinigung überflüssiger oder gegenstandslos gewordener Normen genutzt werden – entsprechend wäre der Rot markierte Text zu streichen, da die Regelungen nur bis 2010 Anwendung fanden</p>
<p>(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erlässt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem für Kommunales zuständigen Ministerium sowie im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.</p>		

§ 11 ÖPNV–Pauschale

<p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens</p>	<p>(1) <u>Das Land gewährt der landesweiten Anstalt nach § 6 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche</u></p>	<p>[Absatz 1 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p>
--	--	--

einer Milliarde Euro. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Pauschale wird nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt, durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrs-ausschuss des Landtags erlässt. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für regionale Schnellbusverkehre oder andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Absatz 4 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die Zweckverbände dürfen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten. Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als

Pauschale in Höhe von mindestens 1,5 Milliarden Euro. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes. Die Höhe der Pauschale wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots sowie den SPNV ergänzende oder SPNV-ferne Räume erschließende Schnellbusverkehre zu verwenden oder weiterzuleiten. Das sektorale Verhältnis zwischen den Zugkilometerleistungen des ländlichen Raums zu den städtischen Agglomerationsräumen im Durchschnitt der letzten drei Jahre auf Basis der Jahresfahrpläne ist einzuhalten. Abweichungen hiervon bis zu 5 Prozent sind zulässig. Sie kann auch für andere Zwecke des SPNV mit Ausnahme von Personalausgaben verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann

- als Maßstab: 2025 erhält NRW nach Haushaltsplan knapp 2,1 Mrd. Euro Reg-Mittel (§ 5 RegG) – **allerdings weist der Haushaltsplan für 2025 unter der „Titelgruppe 71 = SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW“ auch schon für 2024 und 2025 mehr als 1,5 Mrd. Euro aus (sonstige Zuweisungen sowie Zuweisungen für Investitionen)**
- nach alter Fassung § 11 Abs. 1 konnten Zweckverbände mit den Mitteln auch streckenbezogene Aus- und Neubau von Schieneninfrastrukturmaßnahmen bewilligen (> 5 Mio. Euro nur wenn Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans) – die neue Formulierung bezieht sich nur auf bedarfsplanpflichtige Maßnahmen

<p>fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.</p>	<p><u>darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die landesweite Anstalt darf höchstens 1,5 Prozent der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist.</u></p>	
	<p><u>(1a) Das Land gewährt den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von 40 Millionen Euro. Für das Jahr 2027 erhöht sich der Betrag nach Satz 1 einmalig um 10 Millionen Euro. Die Festlegung erfolgt zu 80 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl und zu 20 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes mit Stand zum 31.12. des zweiten Vorjahres der Gewährung. Die Pauschale ist für die allgemeinen und weitere Ausgaben der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1, die sich aus der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Absatz 3 Satz 3 und 4 ergeben, zu verwenden oder an öffentliche oder private</u></p>	<p>§ 5 Absatz 3 Satz 3 und 4 = Hinwirken auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV - Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs - Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife - Bildung eines landesweiten Tarifs - landeseinheitliche Beförderungsbedingungen - einheitliche digitale Tarife und Vertriebssysteme - bundesweite Tarifangebote - koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV - einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards

	<p><u>Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Eine unmittelbare oder mittelbare Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an andere Zweckverbände als die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 ist ab dem Jahr 2028 ausgeschlossen.</u></p>	<p>- kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme</p> <p>- ein landesweit übergreifendes Marketing</p> <p>- Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs</p>
<p>(2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Millionen Euro.</p> <p>Ab dem Jahr 2017 werden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2014 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz sowie im bedarfsorientierten Verkehr, 2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2014 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2016 vom 17. Dezember 2015 und 3. 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Jahr 2014 	<p>(2) <u>Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 160 Millionen Euro, die sich ab dem Jahr 2028 auf 170 Millionen Euro erhöht. Die Pauschale wird beginnend mit dem Jahr 2026 alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr (Referenzjahr) neu festgelegt. Die Festlegung erfolgt nach folgendem Schlüssel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Referenzjahr fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr gemäß §§ 4 und 41 des Personenbeförderungsgesetzes, im ÖPNV gemäß § 1 Absatz 3a, im</u> 	<p>[Absatz 2 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p> <p>Erhöhung Pauschale an ÖSPV-Aufgabenträger um 30 Mio. ab 2026 (siehe Inkrafttreten), ab 2028 um weitere 10 Mio. Euro</p> <p>neu: Festlegung der Pauschale durch Rechtsverordnung des Verkehrsministeriums</p> <p>neu: mindestens 40% der Pauschale sind als Anreiz zum Einsatz neuwertiger, barrierefreier – und bei Straßenfahrzeugen – zum Einsatz von Fahrzeugen gemäß SaubFahrzeugBeschG zu verwenden</p>

<p>verteilt; die Verteilung wird alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu festgelegt. Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt.</p> <p>Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden; die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.</p>	<p><u>Linienerkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes sowie im bedarfsorientierten Verkehr,</u></p> <p><u>2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl zum 31.12. im Referenzjahr und</u></p> <p><u>3. 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Referenzjahr.</u></p> <p><u>Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Mindestens 80 Prozent der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV [hier Streichung] an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden. Mindestens 40 Prozent der Pauschale sind dabei als Anreiz zum Einsatz neuwertiger, barrierefreier und bei Straßenfahrzeugen sauberer Fahrzeuge gemäß § 2 Satz 1 Nummer 5 und 6 in Verbindung mit § 4 Absatz 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert worden ist, einzusetzen. Die übrigen Mittel sind für Zwecke des</u></p>	
---	---	--

	<p><u>ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.</u></p>	
<p>(3) Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschieht unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Die Pauschalen dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach den §§ 12 und 13 verwendet werden. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale gemäß Absatz 2 bis zu ihrer Weiterleitung oder Verwendung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.</p>	<p>(3) <u>Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 zulassen. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschehen unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Die Pauschalen dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach den §§ 12 und 13 verwendet werden. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale gemäß Absatz 2 bis zu ihrer Weiterleitung oder Verwendung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden. Gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.</u></p>	<p>[Absatz 3 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p>

<p>(4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verausgabt werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen.</p>	<p>(4) <u>Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV wie folgt verausgabt werden:</u></p> <p><u>1. Mittel der Pauschale nach Absatz 1 bis zu 18 Monate für die in Absatz 1 aufgeführten Zwecke und</u></p> <p><u>2. Mittel der Pauschalen nach den Absätzen 1a und 2 bis zu sechs Monate für die dort genannten Zwecke.</u></p> <p><u>Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 5 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen.</u></p>	<p>[Absatz 4 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p>
<p>(5) Das Land kann die Pauschalen in Höhe von bis 10 vom Hundert kürzen, zurückfordern oder ihre Auszahlung nach Absatz 3 aussetzen, wenn die Empfänger der Pauschalen</p> <p>1. ihrer Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs nach § 5 Absatz 3 und seiner Umsetzung oder</p>		

2. anderen aus der Rechtsverordnung nach Absatz 1 folgenden Anforderungen nicht nachkommen.		
---	--	--

§ 11a Ausbildungsverkehr-Pauschale

<p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale. Sie beträgt im Jahr 2011 100 Millionen EUR und ab dem Jahr 2012 jährlich 130 Millionen EUR. Die Pauschale wird auf die Aufgabenträger verteilt im Verhältnis des auf sie örtlich entfallenden Anteils an den landesweit für das Kalenderjahr 2008 im Jahr 2009 festgesetzten Ausgleichsansprüchen nach § 45a PBefG. Die Zuordnung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im Jahr 2008 insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen.</p>		
<p>(2) Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne</p>	<p>(2) <u>Mindestens 87,5 Prozent der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-</u></p>	<p>[Absatz 2 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p>

von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Abweichend hiervon sind für die Jahre 2023 bis 2025 die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger maßgebend, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 PBefG integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen. Die Zuordnung der Erträge der

Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen

Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 7 für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 7 für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

<p>(3) Bis zu 12,5 vom Hundert der Pauschale dürfen zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.</p>		
<p>(4) 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 vom Hundert zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.</p>	<p>(4) <u>70 Prozent der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 Prozent zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale zulassen. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden. Gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.“</u></p>	<p>[Absatz 4 wird neu gefasst, Änderungen gelb hervorgehoben]</p>
<p>(5) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach</p>		

<p>Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für den in Absatz 2 und 3 näher bestimmten Zweck weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschale haben die Empfänger bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.</p>		
---	--	--

§ 12 Pauschalierte Investitionsförderung

<p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, nach dem Entflechtungsgesetz sowie ab dem Jahr 2020 aus Landesmitteln in entsprechender Höhe pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 150 Millionen Euro.</p>		<p>Redaktionell: erforderlich wäre hier auch die Streichung „des Bundes“ aus der Angabe „Regionalisierungsgesetz des Bundes“</p> <p>Inhaltlich: Die Gesamthöhe von 150 Mio. Euro wird zur Deckung der vielfältigen Investitionsbedarfe perspektivisch nicht auskömmlich sein. Wir regen an, den Topf bis 2035 auf 250 Mio. Euro dynamisch zu erhöhen (Anwachsen um 10 Mio. Euro pro Jahr).</p>
<p>(2) Von der Gesamtförderung gemäß Absatz 1 erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe a 53,345 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe b 29,951 vom Hundert und der</p>		

<p>Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe c 16,704 vom Hundert.</p>		
<p>(3) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Mindestens 50 vom Hundert der Mittel sind für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen. Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.</p>	<p>(3) <u>Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Über einen Zeitraum von fünf Jahren sind durchschnittlich mindestens 20 und höchstens 50 Prozent der Mittel für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die dem SPNV dienen. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist. Investitionsmaßnahmen des SPNV dürfen darüber hinaus nur gefördert werden, wenn deren Notwendigkeit von der</u></p>	<p>[Absatz 3 wird neu gefasst, Änderungsstellen sind gelb hervorgehoben]</p> <p>Beim Anteil der SPNV-Investitionsmaßnahmen an der Gesamtförderung ist mehr Flexibilität zwingend erforderlich. Weder sollte es ein Minimum noch ein Maximum geben, damit den tatsächlichen Investitionsbedarfen adäquat begegnet werden kann.</p> <p>Zudem ist der Begriff „verwenden“ zu spezifizieren: maßgeblich sollte nicht der tatsächliche Mittelabfluss, sondern die Bewilligung der Mittel sein.</p>

	<u>landesweiten Anstalt als Aufgabenträger des SPNV bestätigt wurde.</u>	
<p>(4) Auf den Anteil des jeweiligen Zweckverbandes an der Förderung werden die am 1. Januar des jeweiligen Jahres bestehenden Verpflichtungen</p> <p>1. für die ergänzende Förderung gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 sowie</p> <p>2. für die Infrastrukturmaßnahmen, deren Förderung das Land vor dem 1. Januar 2008 bewilligt oder vereinbart hat, angerechnet. Eine Anrechnung erfolgt nicht, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die nach § 13 Abs. 1 gefördert werden.</p>		
<p>(5) Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.</p>	<p>(5) <u>Die Zweckverbände haben für die Verwendung und Weiterleitung der Zuwendung Förderrichtlinien zu erlassen. Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen. Die der Förderung zu Grunde liegenden technischen, digitalen und baulichen Standards sind mit der landesweiten Anstalt abzustimmen und von allen drei Zweckverbänden einheitlich festzulegen. Wenn eine Einigung über die Standards zwischen den Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen</u></p>	<p>[Absatz 5 wird neu gefasst, Ergänzungen sind gelb hervorgehoben]</p> <p>neu: Erlass von Förderrichtlinien durch Zweckverbände</p> <p>neu: Abstimmungserfordernis der der Förderung zu Grunde liegenden technischen, digitalen und baulichen Standards mit der landesweiten Anstalt sowie Erfordernis einer einheitlichen Festlegung durch die drei Zweckverbände – „Letztentscheidung“ durch Verkehrsministerium, falls Einigung in angemessener Zeit nicht zustande kommt</p>

	<p><u>zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. In diesen Fällen gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend</u></p>	
<p>(6) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu 18 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, zur Förderung von Maßnahmen im Sinne des Absatzes 3 verwendet werden. Danach nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Förderung haben die Zweckverbände bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen. Für die Regionalisierungsmittel des Bundes ist über den Nachweis nach Satz 3 hinaus ein Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bis zum 15. August des Folgejahres vorzulegen.</p>		<p>Mit dem Ziel der Entbürokratisierung schlagen wir die Verlängerung der Frist zur Erstattung nicht verausgabter Mittel nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden, von 18 auf 24 Monate vor. Hierdurch fallen der Zeitpunkt des Mittelausgleichs und der Verfall der Mittel zusammen, was sowohl auf Seiten der Bewilligungsbehörden als auch auf Seiten der Zuwendungsempfänger den Verwaltungsaufwand erheblich reduzierte.</p>

§ 13 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

<p>(1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen</p>		
---	--	--

<p>Landesinteresse. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, 2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen, 3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen, 4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV, 5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV, 6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen, 7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie 8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem 	<p><u>6. Investitionsmaßnahmen zur Errichtung der für den Betrieb von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen</u></p>	<p>Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben entfällt hier; diese soll über die erhöhte ÖPNV-Pauschale § 11 Abs. 2 ausgeglichen werden</p>
--	--	--

<p>Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.</p> <p>Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.</p>		
<p>(2) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände ergänzend gefördert werden. Die vom Land gewährte ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände nach § 12 angerechnet, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die nach Absatz 1 gefördert werden.</p>	<p>(2) <u>Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874) in der jeweils geltenden Fassung zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 und der landesweiten Anstalt ergänzend gefördert werden. Die vom Land gewährte ergänzende Förderung wird auf die Förderung nach § 12 angerechnet, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die nach Absatz 1 gefördert werden</u></p>	<p>[Absatz 2 wird neu gefasst, Änderungen/Ergänzungen sind gelb hervorgehoben]</p>

§ 14 Bürgerbusse und sSonstige Förderung

<p>Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.</p>	<p>(1) <u>Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben. Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene ÖPNV, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen</u></p>	<p>Aufspaltung der bisherigen Regelung, laut Gesetzentwurf zur „prominenteren Darstellung der Bürgerbusförderung“</p>
--	---	---

	<p><u>Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird. Bürgerbusvorhaben werden überwiegend zur Ergänzung des ÖPNV in nachfrageschwachen Regionen eingesetzt. Sie werden mit Zuwendungen für Fahrzeugbeschaffungen, für bedarfsgesteuerte Bürgerbusverkehre, zum Ausgleich von Organisationsausgaben und für sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Bürgerbusangebote gefördert.</u></p> <p><u>(2) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen im ÖPNV im besonderen Landesinteresse sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services sowie für Maßnahmen zur Erprobung neuer Bedienkonzepte im ÖPNV.</u></p>	
--	---	--

§ 14a Deutschlandticket

	<p><u>Die Aufgabenträger sind verpflichtet, den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (Deutschlandticket) umzusetzen. Das Land gleicht den Aufgabenträgern die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile nach Maßgabe des Haushaltsplans sowie nach Maßgabe der zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Finanzierungsregelungen aus. Das Nähere regeln Landesrichtlinien.</u></p>	<p>Diverse rechtliche Fragen, insbesondere Kompatibilität mit EU-Recht, sind hier noch nicht geklärt.</p>
--	--	---

§ 15 Zuständigkeiten

<p>Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11, 11a, 12 und 14. Die Zweckverbände nach § 5 Abs. 1 sind Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden.</p>	<p>Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11, 11a, 12, 14 und 14a. Die Zweckverbände nach § 5 Abs. 1 sind Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden.</p>	
--	--	--

§ 15a Personalübergang

<p>(1) Das Land gewährt einen auf die Zweckverbände nach § 5 Abs. 1 aufgeschlüsselten pauschalen finanziellen Ausgleich für die Belastungen, die diesen infolge des Übergangs der Aufgabe der Infrastrukturförderung (§ 12 ÖPNVG NRW i. d. F. vom 23. Mai 2006) entstehen. Die Höhe und Schlüsselung des Ausgleichs bemisst sich nach der Anzahl und Qualifikation der Beamtinnen und Beamten und tariflich Beschäftigten, die von den Bezirksregierungen bislang zur Erledigung der Aufgabe eingesetzt wurden und von den jeweiligen Zweckverbänden zur Erfüllung der Aufgabe tatsächlich übernommen werden. Die Höhe und Schlüsselung des Ausgleichs ist in Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden in entsprechender Anwendung der Grundsätze des Konnexitätsausführungsgesetzes NRW auf Grundlage einer Kostenfolgeabschätzung festzulegen. Weichen die tatsächlichen Kostenfolgen für einen der Zweckverbände</p>		<p>Der Personalübergang für die mit SPNV-Aufgaben betrauten Mitarbeiter ist nicht geregelt.</p>
---	--	---

um mehr als 10 vom Hundert von der getroffenen Festlegung ab, so kann diese angepasst werden.		
(2) Soweit Beamtinnen und Beamte und tariflich Beschäftigte von den Zweckverbänden übernommen werden, werden die personalrechtlichen Einzelmaßnahmen und die Einzelmaßnahmen zur Sicherung des Besitzstandes der tariflich Beschäftigten in Personalüberleitungsverträgen geregelt. Die Personalüberleitungsverträge können auch eine Überleitung von Beamtinnen und Beamten und tariflich Beschäftigten bestimmen, die nicht unmittelbar mit den übergehenden Aufgaben betraut sind.		
(3) Die Ausgleichszahlungen werden vierteljährlich zum Monatsletzten für das vorausgegangene Quartal ausgezahlt.		

§ 16 Aufsicht

(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.		
(2) Der Landrat als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.		
(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.		In § 16 Abs. 3 ist eine Zuständigkeitskonzentrationsregelung für die landesweite Anstalt geregelt, indem die Bezirksregierung Düsseldorf unabhängig vom

		<p>Sitz der landesweiten Anstalt die Aufsicht über diese führt.</p> <p>Eine solche Zuständigkeitskonzentration für die Zweckverbände der drei Kooperationsräume gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG NRW durch die drei Bezirksregierungen (für Raum A: BR Düsseldorf, für Raum B: BR Köln, für Raum C: BR Arnsberg) ist ebenfalls erstrebenswert, da diese drei Bezirksregierungen mindestens seit 2008, der letzten größeren Zweckverbändereform, die erforderlichen Fachkenntnisse besitzen und die Strukturen dieser drei ÖPNV-Zweckverbände bestens kennen.</p> <p>Diese Zuständigkeitskonzentration steht zusätzlich im Einklang mit der geplanten Änderung des § 5 Abs. 1 ÖPNVG NRW-E der künftig die bisherigen Zweckverbände bei der Bildung des Zweckverbandes ausschließen möchte und nur die Kreise und kreisfreien Städte Träger der drei Zweckverbände werden sollen.</p> <p>Die geplante Zuständigkeitsregelung für die landesweite Anstalt zeigt, dass eine Zuständigkeit unabhängig vom Sitz eines kommunalen Zweckverbandes rechtlich zulässig ist. Für die Kreise und kreisfreien Städte bleibt es bei der Aufsicht nach dem</p>
--	--	---

		Territorialprinzip. Eine Zuständigkeitskonzentration hinsichtlich der Aufsicht existiert bereits bei den zwei Landschaftsverbänden unabhängig von ihrem Sitz (§ 24 LVerbO NRW).
(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.		
(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.		
(6) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist Sonderaufsichtsbehörde über die Zweckverbände nach § 5 Abs. 1, soweit diese Aufgaben nach §§ 13, 15 Satz 2 wahrnehmen. Das Ministerium kann zur rechtmäßigen Aufgabenerfüllung Weisungen erteilen. Zur zweckmäßigen Erfüllung dieser Aufgaben kann es allgemeine Weisungen erteilen, um die gleichmäßige Erfüllung oder die Wahrung von Verkehrsinteressen des Landes zu sichern; besondere Weisungen kann es erteilen, wenn das Verhalten des Zweckverbandes im Einzelfall verkehrspolitisch nicht geeignet erscheint. Weisungen zur Erledigung einer bestimmten Aufgabe im Einzelfall führt der Zweckverbandsvorsteher als staatliche Verwaltungsbehörde durch, sofern die Aufsichtsbehörde dies in der Weisung festlegt. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium kann sich jederzeit über Angelegenheiten im Sinne von Satz 1 unterrichten.		

<p>(7) Die Verwendung der Pauschalen nach §§ 11 und 11a unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.</p>		
<p>(8) Die Aufgabenträger sind verpflichtet, dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium insbesondere zur Neufestsetzung der Pauschalen nach § 11 sowie der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 alle erforderlichen Auskünfte, die amtlichen Statistiken nicht entnommen werden können, fristgerecht und vollständig zu erteilen; das Ministerium kann im Rahmen seines Auskunftsanspruchs auch die Vorlage von Dokumenten verlangen.</p>		

§ 16a Übergangsregelung

	<p><u>In der Satzung der landesweiten Anstalt kann geregelt werden, dass abweichend von § 6 Absatz 6 Rechte und Pflichten der Zweckverbände nach § 5 aus am 1. Januar 2027 bestehenden Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über die Leistungserbringung im SPNV erst zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Ablauf des 31. Dezember 2027, auf die landesweite Anstalt übertragen werden. Die landesweite Anstalt darf hierzu bis zum 31. Dezember 2027 die hierfür erforderlichen Anteile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 an die Zweckverbände weiterleiten. Die Zweckverbände haben über die Verwendung</u></p>	<p>Der vorgegebene Zeitkorridor ist nicht machbar.</p>
--	---	--

	<u>der Mittel einen Nachweis entsprechend § 11 Absatz 4 Satz 3 zu führen. Die übrigen Regelungen des Gesetzes bleiben unberührt.</u>	
--	--	--

§ 17 Inkrafttreten

(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.		[könnte aufgehoben werden, da inzwischen überflüssig geworden]
(2) Die §§ 3, 4, 6, 8, 9, 10 Abs. 1 Nr. 1 und 5, § 10 Abs. 2 bis 4, §§ 11 und 14 Abs. 2, §§ 15 und 17 treten am 1. 1. 1996 in Kraft.		[könnte aufgehoben werden, da inzwischen überflüssig geworden]

Inkrafttreten der Änderungen

	<p><u>(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.</u></p> <p><u>(2) Artikel 1 Nummer 4, Nummer 10 Buchstaben a und d sowie Nummer 12 treten zum 1. Januar 2027 in Kraft.</u></p> <p><u>(3) Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2026 in Kraft.</u></p> <p><u>(4) Artikel 1 Nummer 17 tritt zum 1. Januar 2027 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2028 außer Kraft.</u></p>	<p>Abweichungen von Abs. 1:</p> <p><u>zum 1.1.26</u> tritt neue Mittelausstattung ÖSPV-AT in Kraft (§ 11 Abs. 2)</p> <p><u>zum 1.1.27</u> treten in Kraft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Änderungen § 5 - Mittelausstattung landesweite Anstalt (§ 11 Abs. 1) und Mittelausstattung Zweckverbände (§ 11 Abs. 1a) - Regelung zu nicht verausgabten Mitteln (§ 11 Abs. 4) - Änderungen Investpauschale (§ 12)
--	--	--

		Die Übergangsregelung § 16a tritt zum 1.1.27 in Kraft und zum 31.12.27 außer Kraft.
		<p><u>Regionalisierungsmittel</u></p> <p>neu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ab 2027 mindestens 1,5 Mrd. Euro an die landesweite Anstalt (§ 11 Abs. 1) = (mindestens) 500 Mio. mehr als bisher den Zweckverbänden zugewiesen wird – allerdings weist der Haushaltsplan für 2025 unter der „Titelgruppe 71 = SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW“ auch schon für 2024 und 2025 mehr als 1,5 Mrd. Euro aus (sonstige Zuweisungen sowie Zuweisungen für Investitionen) - Zweckverbände: ab 2026 40 Mio. Euro; einmalig 2027: zusätzlich 10 Mio. Euro (§ 11 Abs. 1a) = fällt zusätzlich an, da Zweckverbände bisher aus den Mitteln nach § 11 Abs. 1 finanziert wurden - ab 2026 160 Mio. Euro ÖSPV-AT, ab 2028 170 Mio. Euro (§ 11 Abs. 2) = 30 Mio. bzw. 40 Mio. Euro mehr aus Reg-Mitteln – nach Haushaltsplan 2025 werden unter der „Titelgruppe 73 = ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ ~ 101 Mio. Euro (statt 130!) ausgewiesen