

12.06.2002

# Gesetzentwurf

der Landesregierung

## Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

### A Problem

Die zur Zeit geltende Regelung des Regionalisierungsgesetzes NW zur Förderung der Betriebskosten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gewährleistet lediglich die Finanzierung des SPNV-Fahrplanvolumens 1993/94, also von jährlich rund 74 Millionen Zug-Kilometern. Zur Finanzierung eines ausgeweiteten SPNV-Angebotes ist eine Änderung der Rechtsgrundlage notwendig.

Die Verkehrsträger des ÖPNV sollen in Nordrhein-Westfalen um den Metrorapid ergänzt werden, Hierzu muss der Anwendungsbereich des Regionalisierungsgesetzes, der sich bislang auf die traditionellen im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Personenbeförderungsgesetz geregelten Verkehrsträger beschränkt, entsprechend erweitert werden.

Überdies bedürfen einzelne Regelungen einer Optimierung, um den Entwicklungen, die in den vergangenen sechs Jahren eingetreten sind, zu genügen. Ein Änderungsbedarf besteht hier insbesondere im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Aufgabenträger.

### B Lösung

Die neue Regelung der SPNV-Betriebskostenförderung stellt nicht mehr auf das Fahrplanangebot eines bestimmten Zeitraums – bislang 1993/94 – ab. Sie hat das bedarfsgerechte Verkehrsangebot zur Grundlage, das in einem bei Bedarf fortzuschreibenden "SPNV-Finanzierungsplan" festgestellt und monetarisiert wird. Das hierfür aufzubringende Finanzvolumen ist nicht mehr auf die Finanzmittel des § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz beschränkt; hierzu können auch die Mittel des § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz eingesetzt werden.

Die gesetzliche Definition des SPNV wird um "den ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird", erweitert. Dies bewirkt eine grundsätzliche Gleichstellung des Metrorapid mit dem traditionellen SPNV.

Datum des Originals: 10.06.2002/Ausgegeben: 14.06.2002

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (02 11) 8 84-24 39, zu beziehen.

In den Bereichen, in denen ein gemeinsames Vorgehen unabdingbar ist, soll eine Zusammenarbeit der Aufgabenträger des SPNV – der Zweckverbände – in konstitutioneller Form erfolgen. Hierzu soll mit Beteiligung des Landes eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gegründet werden.

### **C Alternativen**

Keine

### **D Kosten**

Ein Mehraufwand entsteht durch die Gründung und die Tätigkeit der gemeinsamen Managementgesellschaft. Dem stehen aber Kompensationsmöglichkeiten durch entsprechende Einsparungen bei den einzelnen Zweckverbänden oder deren Verbundgesellschaften gegenüber, die um die künftig von der gemeinsamen Managementgesellschaft wahrzunehmenden Tätigkeiten entlastet werden.

### **E Zuständigkeit**

Zuständig ist das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr; beteiligt ist die Staatskanzlei, das Innenministerium und das Finanzministerium.

### **F Auswirkungen auf die Gemeinden**

Keine.

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)**

**Artikel 1**

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995 (GV.NRW.S.196), zuletzt geändert durch Artikel II Nr. 5 des Gesetzes vom 19. Dezember 2001 (GV.NRW.S.876), wird wie folgt geändert:

1. Die amtliche Bezeichnung wird wie folgt gefasst:

"Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)"

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 2001 (GV. NRW. S. 876)

2. § 1 wird wie folgt geändert:

In Absatz 3 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"SPNV im Sinne dieses Gesetzes ist auch der ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird."

**§ 1  
Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

(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 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:

**§ 2  
Grundsätze**

(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.

"Zur Vermeidung der Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden."

b) In Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort "Zusammenarbeit" die Wörter "des Landes," eingefügt.

(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

c) In Absatz 3 wird in Satz 2 das Wort "sowie" durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort "Tarife" die Wörter „durch eine koordinierte Fahrgastinformation sowie durch einheitliche Qualitätsstandards" eingefügt.

(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.

d) In Absatz 4 werden in Satz 3 nach dem Wort "des" die Wörter "motorisierten und nicht motorisierten" eingefügt.

(9) Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

e) In Absatz 9 werden die Wörter "Frauen und" durch die Wörter "Personen, die Kinder zu betreuen haben," ersetzt; nach dem Wort "Kindern" werden die Wörter "und von Fahrradfahrern" eingefügt.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

§ 5

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung: "Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination"

**Überörtliche Zusammenschlüsse**

b) In Absatz 1 erhält Satz 2 folgende Fassung:

"Hierbei sind die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Kooperationsräume zu berücksichtigen."

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband. Hierbei sind die vorhandenen Kooperationsräume, die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführt sind, zu berücksichtigen.

- c) In Absatz 3 erhält Satz 2 folgende Fassung:

"Er hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing."

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen sowie auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hinzuwirken. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.

- d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"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."

(5) Wird in einem Kooperationsraum bis spätestens 30.9.1995 kein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband gebildet, kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluss von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.

5. § 6 wird wie folgt geändert:

## § 6

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

"Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken"

## Überregionale Verkehrsangebote

- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"Die Zweckverbände und das Land sollen zwecks Zusammenarbeit eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gründen. Diese Gesellschaft soll insbesondere die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV durch die Zweckverbände gewährleisten. Der Zweck der Gesellschaft kann auch auf die Beschaffung und die Vorhaltung von Fahrzeugen des SPNV erstreckt werden, die die Gesellschaft den Eisenbahn- und Magnetschwebbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von SPNV-Verkehrsleistungen wettbewerbsneutral zur Verfügung stellen kann (Fahrzeugpool). Das für das

(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Kommt eine Zusammenarbeit nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das Ministerium kann einen der beteiligten Zweckverbände ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.

Verkehrswesen zuständige Ministerium hat unabhängig von den Regelungen in den Sätzen 1 bis 3 auf eine Zusammenarbeit der Zweckverbände hinzuwirken. Das Ministerium kann einen Zweckverband ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern."

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

"Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs hinwirken."

(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von Übergangstarifen hinwirken.

6. § 7 wird wie folgt geändert:

### § 7

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:  
"ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan"

### ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

"Die Bedarfsplanung für den ÖPNV ist Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und wird nach Maßgabe des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung nach Anhörung der Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 5 durchgeführt."

(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium nach Anhörung der Aufgabenträger des § 3 Absatz 1 Satz 1 und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) auf. Er umfaßt die langfristigen Planungen für die Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium, ob der Bedarfsplan fortzuschreiben ist.

c) Absatz 2 wird gestrichen.

(2) Bezüglich des Bedarfsplans gemäß Absatz 1 ist das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags herzustellen.

d) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort "ÖPNV-Bedarfsplans" durch das Wort "Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans" ersetzt.

(3) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan

- e) In Absatz 4 wird Satz 2 gestrichen.
- fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.
- (4) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. Diese umfassen über die Maßnahmen des Ausbauplans hinaus auch die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV nach § 12 Abs. 3.

7.) § 8 wird wie folgt geändert:

### § 8 Nahverkehrsplan

- a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- "Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren."
- (1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.
- b) Satz 2 des Absatzes 1 wird Satz 3.
- c) In Satz 3 des Absatzes 1 wird das Wort "ÖPNV-Bedarfplans" durch das Wort "Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans" ersetzt.
- (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 Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und –bedingungen zu enthalten.
- d) In Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort "Verknüpfungspunkten" die Wörter "und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals" eingefügt.

## 8. § 10 wird wie folgt geändert:

**§ 10  
Allgemeines**

- a) In Absatz 1 werden in Satz 1 nach dem Wort "Zuwendungen" die Wörter "und Pauschalen" eingefügt. (1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt
1. zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse;
  2. zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV;
- b) In Absatz 1 wird in Satz 2 die Ziffer 3 gestrichen. 3. für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen;
- c) In Absatz 1 Satz 2 Ziffer 4 werden die Wörter "oder die Abgeltung der Vorhaltekosten" gestrichen. 4. für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung oder die Abgeltung der Vorhaltekosten von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen;
- d) In Absatz 1 Satz 2 Ziffer 4 werden nach dem Wort "Bundes" das Wort "und" durch ein Komma ersetzt und nach den Worten "nichtbundeseigenen Eisenbahnen" die Wörter "und der Magnetschwebbahnunternehmen" eingefügt. 5. zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.
- e) In Absatz 3 werden nach dem Wortlaut "BGBl. I S. 2378" die Wörter ", geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 632)" eingefügt. (3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6 a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378 -) und des § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetzes erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.
- f) In Absatz 3 werden die Wörter "des § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetzes" durch die Wörter "§ 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches – Neuntes Buch – SGB IX" ersetzt.

## 9. § 11 wird wie folgt gefasst:

**§ 11  
Zuwendungen für den SPNV**

- "(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Finanzmitteln nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahn- und Magnetschwebbahnunternehmen zur (1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern im Rahmen der Mittel gemäß § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung des Verkehrsangebotes bestimmt

Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebots sowie die Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV bestimmt sind. Die Förderung bestimmt sich nach den Folgeabsätzen. Näheres wird durch die Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt. Die Änderung dieser Verwaltungsvorschriften bedarf der Anhörung der Aufgabenträger nach § 5.

(2) Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung ergibt sich aus dem SPNV-Finanzierungsplan. Der SPNV-Finanzierungsplan stellt das bedarfsgerechte SPNV-Angebot und den dafür notwendigen finanziellen Bedarf unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge fest. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten. Bei der Festlegung des finanziellen Bedarfs bleiben tariflich bedingte und einkaufsaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten, die der Aufgabenträger erwirkt hat, unberücksichtigt. Auf die Mittel, die danach auf die jeweiligen Aufgabenträger entfallen, werden die Zahlungen des Landes nach § 6 a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 632)) angerechnet.

(3) Der SPNV-Finanzierungsplan wird durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufgestellt. Die Aufstellung des Plans erfolgt unter Berücksichtigung der Nahverkehrspläne nach § 8 auf der Grundlage eines Vorschlags der gemeinsamen Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1. Er ist bei Bedarf fortzuschreiben.

(4) Die Förderung der Zweckverbände wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass diese von dem nach Abs. 2 festgestellten bedarfsgerechten Verkehrsangebot abweichende Verkehrsleistungen in Anspruch

sind. Das Nähere wird durch Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt, in denen die Mittelverteilung bis zum 31.12.1997 unter Berücksichtigung der erbrachten Betriebsleistungen (Zug-Kilometer) festzulegen ist. Nach Anhörung der Aufgabenträger ist der Verteilungsschlüssel ab 1. 1. 1998 neu festzusetzen.

(2) Die Gesamthöhe der Zuwendungen ergibt sich aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Revisionsregeln.

a) Bis zum 31. 12. 1997 sind diese Mittel zur Förderung der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/1994 zu sichern. Die Förderung wird durch abweichende Verkehrsleistungen nicht ausgeschlossen, wenn zumindest das bisherige Verkehrsangebot bestehen bleibt. Soweit SPNV-Leistungen nach Maßgabe des Fahrplans 1993/94 der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31.12.1997 von Gebietskörperschaften oder von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/94 teil.

b) Nach diesem Zeitpunkt können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sofern zumindest das Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1993/94 bestehen bleibt.

(3) Für die Jahre 1996 und 1997 werden die Zuwendungen für die Sicherstellung der Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 auf Strecken der Deutschen Bundesbahn, die von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen worden sind, aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes gewährt; ab dem Jahr 1998 bestimmt sich die Förderung nach Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1.

nehmen, sofern der SPNV-Finanzierungsplan nichts anderes vorgibt.

(5) Die Zweckverbände können die ihnen nach Abs. 1 bis 4 zustehenden Finanzmittel im Einzelfall mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums für die Förderung von Schienenersatzverkehren verwenden, soweit die übrigen Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht beeinträchtigt werden. Die Entscheidung zur Umstellung auf Schienenersatzverkehre, die den Zuständigkeitsbereich mehrerer für den SPNV zuständigen Aufgabenträger betrifft, erfolgt einvernehmlich. Die Einrichtung oder die Umstellung auf Schienenersatzverkehre lässt die nach § 5 begründete Zuständigkeit unberührt. Über die konkrete Ausgestaltung ist Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach den §§ 3 und 4 herzustellen.

(6) Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallenden Zuwendungen an die Unternehmen weiter, die zu den SPNV-Leistungen beitragen. Dies geschieht unter Beachtung der im Zuwendungsbescheid enthaltenen Nebenbestimmungen, eigenen haushaltsrechtlichen Bindungen und gesetzlichen Vorgaben. Die Zweckverbände können ihnen verbleibende oder rückfließende Finanzmittel der gemeinsamen Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 zur Aufstockung der Förderung nach § 14 Abs. 1 zuleiten oder für andere Zwecke des ÖPNV verwenden."

10. § 12 wird wie folgt geändert:

## § 12

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

"Infrastrukturförderung"

### Investitionsförderung

b) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesmitteln. Diese werden ergänzt durch weitere Mittel, deren Höhe sich nach dem Jahresbetrag dieser Bundesfinanzhilfen unter Zugrundelegung der festgesetzten Fördersätze für die jeweiligen Fördergegenstände bemisst. Der jährliche Gesamtbetrag der weiteren Mittel beläuft sich auf mindestens 25 v. H. der Summe der Bundesfinanzhilfen

- "Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für Eisenbahnen."
- c) Absatz 1 Satz 5 wird gestrichen.
- d) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
- "Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes; hiervon ausgenommen sind Infrastrukturinvestitionen für Magnet-schwebebahnen. Gefördert werden können Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung der Infrastruktur nach § 2 Abs. 3 AEG, § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) und f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie andere in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 genannte Maßnahmen. Die Mittel können auch als ergänzende Förderung zu einer Förderung nach den Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gewährt werden."
- e) Absatz 3 wird aufgehoben.
- f) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- "Von den nach Absatz 1 bereitgestellten Mitteln, die auf das GVFG-Landesprogramm entfallen, sowie von den Mitteln nach Absatz 2 sind mindestens 50 v. H. für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen."
- gemäß Satz 1. Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände sowie für öffentliche und private Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § 11 GVFG an der Förderung nach Maßgabe des Bundesprogrammes teil; Infrastrukturmaßnahmen der Bundesbusgesellschaften werden im Rahmen des Landesprogrammes gefördert.
- (2) Investitionen des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Gefördert werden können Vorhaben der Infrastruktur nach § 2 Abs. Nr. 1 Buchstabe b und f, Nr. 2 bis 4 GVFG. Die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG sowie die zum GVFG erlassenen Richtlinien gelten entsprechend. Neben den in Absatz 1 Satz 4 genannten Zuwendungsempfängern nehmen die Eisenbahnen des Bundes an der Förderung von Investitionen in die Infrastruktur teil, sofern es sich um Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden handelt und keine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes erfolgt.
- (3) Das Land gewährt ferner aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen.
- (4) Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes werden unter Berücksichtigung der dort enthaltenen Anpassungs- und Revisionsregelungen in Verbindung mit Absatz 1 vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 bis 1996 gewährleisteten Förderungsvolumens sowie für zusätzliche Investitionen der Eisenbahnen des Bundes eingesetzt.

11. § 13 wird wie folgt gefasst:

### § 13

#### "§ 13 ÖPNV-Fahrzeugförderung

#### Vorhaltekosten für Fahrzeuge

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG, soweit diese nicht ausschließlich dem SPNV dienen. Die Zuwendungen sind für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt. Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden.

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG. Sie sind insbesondere für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden. Vorhaltekosten dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. Zuwendungen nach dieser Bestimmung sind ausgeschlossen, soweit eine Förderung von Fahrzeugen nach § 12 erfolgt.

(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Von den jährlich zur Verfügung gestellten Fördermitteln werden 35,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen leitungsgebundener Fahrzeuge (Hochbahn, Stadtbahn, Straßenbahn, O-Bus) und 64,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen von Kraftfahrzeugen im ÖPNV an die Zuwendungsempfänger gewährt.

(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie aus deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von Sollkostensätzen sowie kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Für die Sollkostensätze können Kostensatzgruppen gebildet werden, die entsprechend den betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine Klassifizierung für den schienengebundenen und den sonstigen ÖPNV sowie nach unterschiedlichen Verkehrsregionen ermöglichen. Die Sollkostensätze werden jährlich fortgeschrieben.

(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 105 Millionen EUR bereitgestellt. Der Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes."

(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 200 Millionen DM bereitgestellt. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.

12. § 14 wird wie folgt geändert:

### § 14

#### Sonstige Förderung

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"Das Land gewährt den Zweckverbänden, wenn diese die gemeinsame Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 gegründet haben, eine Zuwendung in Höhe von jährlich 12

(1) Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern

Millionen EUR. Verteilungsmaßstab für diese Förderung ist die nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz des jeweiligen Jahres maßgebliche Einwohnerzahl des Zweckverbandsgebietes. Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallende Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen weiter."

a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht,

b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder

c) der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll. Die Gewährung von Fördermitteln nach dem Buchstaben a) und b) und die Förderung der Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen oder der Beschaffung von Fahrzeugen schließen sich gegenseitig aus.

b) In Absatz 2 werden die Wörter "einer Million DM" durch die Wörter "500.000 EUR" sowie das Wort "Zuwendung" durch das Wort "Pauschale" ersetzt.

(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; jedoch leiten diese in den vorgenannten Fällen einen entsprechenden Anteil der Zuwendung an den Zweckverband weiter. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

13. § 15 erhält folgende Fassung:

"Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen und Pauschalen nach den §§ 11 bis 14."

### **§ 15 Zuständigkeiten**

Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 1 bis 3, 13 und 14 Abs. 1 und 2.

14. § 16 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 wird das Wort "Oberkreisdirektor" durch das Wort "Landrat" ersetzt.

### **§ 16 Aufsicht**

(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.

15. § 17 wird aufgehoben.

**§ 17**  
**Übergangsregelung**

Bei Inkrafttreten dieser Vorschrift bestehende Verpflichtungen des Landes aus Grundverträgen, die mit Zweckverbänden abgeschlossen worden sind, bleiben für die vereinbarte Mindestlaufzeit bestehen. Für diesen Zeitraum entfällt eine Förderung der Zweckverbände und ihrer Mitglieder nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13.

(2) Übersteigt die Förderung nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.

(3) Die Verwendung der Leistung nach Absatz 2 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.

**Artikel 2**

Die Vorschriften dieses Gesetzes treten am 1. Januar 2003 in Kraft.

## **Begründung**

### **Zur amtlichen Bezeichnung:**

Die amtliche Abkürzung wird aus Gründen der Praktikabilität geändert und damit die Namensgleichheit mit dem Regionalisierungsgesetz des Bundes beseitigt.

### **Zu § 1 Abs. 3 Satz 2:**

Der Anwendungsbereich des Gesetzes beschränkt sich zurzeit auf die traditionell im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Personenbeförderungsgesetz geregelten Verkehrsträger. Die definitorische Neufassung des Begriffs des SPNV erweitert den Anwendungsbereich des Gesetzes einerseits auch auf durch Magnetschwebebahnen erbringbare Nahverkehrsleistungen und legt andererseits zugleich fest, dass dieser Nahverkehr grundsätzlich den Regelungen für den traditionellen SPNV unterfällt.

### **Zu § 2 Abs. 2 Satz 3:**

§ 2 enthält einen Katalog von Grundsätzen, die den Aufgabenträgern und dem Land Leitlinien für die Durchführung des Gesetzes und Abwägungskriterien für die Planung des ÖPNV zur Verfügung stellen. § 2 Abs. 2 betont die Relevanz des Eisenbahnnetzes. Satz 3 weist die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art als einen besonders geeigneten Weg zur Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur aus.

### **Zu § 2 Abs. 3 Satz 2:**

Die Änderung bezieht das Land in die Zusammenarbeit nunmehr ausdrücklich mit ein. Die Ziele der Zusammenarbeit sind auch auf eine koordinierte Zusammenarbeit und auf einheitliche Qualitätsstandards ausgerichtet. § 2 Abs. 3 Satz 2 stellt darüber hinaus die Notwendigkeit der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit unter Benennung konkreter Ziele dar. Diese Ziele werden – der Relevanz dieses Bereiches für den Fahrgast entsprechend – auf die koordinierte Fahrgastinformation ausgedehnt.

### **Zu § 2 Abs. 4:**

Die Einrichtung von Umsteigeanlagen soll im Hinblick auf alle Arten des Individualverkehrs erfolgen.

### **Zu § 2 Abs. 9:**

Der Personenkreis, dessen Belange in geeigneter Weise Rechnung getragen werden soll, wird nunmehr geschlechtsneutral umschreiben. Darüber hinaus weitet die Änderung den Kreis der Personen, deren Belange eine besondere Beachtung finden soll, auf die Fahrradfahrer aus.

**Zu § 5 (Überschrift)**

Die erweiterte Überschrift betont die Relevanz der koordinierenden Funktion der Zweckverbände.

**Zu § 5 Absatz 1 Satz 2:**

Redaktionelle Änderung

**Zu § 5 Absatz 3 Satz 2:**

Die Änderung erweitert den Katalog der auf Zweckverbandsebene gemeinsam wahrzunehmenden Aufgaben. Die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife soll mit dem Ziel verfolgt werden, einen landesweiten Tarif anzubieten, der die bestehenden Gemeinschaftstarife ergänzt und die überregionale ÖPNV-Nutzung mit einem Fahrausweis ermöglicht.

**Zu § 5 Absatz 5:**

Die bislang in der Regelung enthaltene Frist ist abgelaufen und daher entbehrlich. Die Regelung ist aber als solche – ohne Frist – beizubehalten, um den Bezirksregierungen auch künftig die Möglichkeit der in Absatz 6 vorgesehenen Anordnungen zu erhalten.

**Zu § 6 Absatz 1:**

Die bislang in § 6 Absatz 1 enthaltene Regelung über die Zusammenarbeit der Zweckverbände beschränkte sich auf eine Kooperation operativer Art. Diese bleibt auch in Zukunft möglich, soll aber in Bereichen, in denen ein gemeinsames Vorgehen – auch mit dem Land - unabdingbar ist, nunmehr in konstitutioneller Form – durch Gründung einer gemeinsamen Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts – erfolgen. Zu diesen Bereichen gehören insbesondere die überregionalen SPNV-Verkehre, denen infolge des Rückzugs der DB AG aus den Interregio-Verbindungen künftig eine größere Bedeutung zukommen wird, aber auch die nunmehr in § 11 Absatz 3 vorgesehene Mitwirkung bei der Erstellung des SPNV-Finanzierungsplans. Die genaue Bestimmung des Gesellschaftszwecks obliegt den Gesellschaftern. Die in § 6 Abs. 1 Satz 3 benannte Vorhaltung eines Fahrzeugpools führt insofern lediglich beispielhaft einen möglichen weiteren Zweck der Gesellschaft an, dem allerdings vor dem Hintergrund des Wegfalls der SPNV-Fahrzeugförderung (bislang § 12 Absatz 3) in der Praxis besondere Bedeutung zukommen kann.

Die gemeinsame Management-Gesellschaft ist nicht Aufgabenträger des SPNV, sondern erfüllt eine den Zweckverbänden, die Gesellschafter sind, dienende Funktion. Eine Gesellschaftsstellung können auch Dritte einnehmen.

**Zu § 6 Absatz 3:**

Die Änderung gleicht den Grad des notwendigen Engagements der Zweckverbände zur Schaffung kooperationsraumübergreifender Tarife an die gemäß § 5 Abs. 3 Satz 2 bestehenden Verpflichtungen des einzelnen Zweckverbandes zu Gunsten des Fahrgasts an.

**Zu § 7 (Überschrift)**

Nach § 3 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung wird der ÖPNV-Bedarfsplan zum Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans. Die dort enthaltene ÖPNV-Bedarfsplanung ist aber Grundlage des ÖPNV-Ausbauplans.

**Zu § 7 Absatz 1:**

Siehe Begründung zu § 7 (Überschrift); die Mitwirkung der Aufgabenträger nach §§ 3 und 5 bei der Bedarfsplanung ist auch weiterhin sichergestellt.

**Zu § 7 Absatz 2:**

Siehe Begründung zu § 7 (Überschrift)

**Zu § 7 Absatz 3 Satz 1:**

Siehe Begründung zu § 7 (Überschrift)

**Zu § 7 Absatz 4 Satz 2 alt:**

Die Regelung ist entbehrlich, da die bislang in § 12 Absatz 3 enthaltene Regelung über die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des SPNV entfällt.

**Zu § 8 Absatz 1:**

Dem unbestimmten Rechtsbegriff der öffentlichen Verkehrsinteressen kommt eine wesentliche Bedeutung im Genehmigungsverfahren nach § 13 PBefG zu. Die Ergänzung soll verdeutlichen, dass der Nahverkehrsplan ein geeignetes Instrument zur Konkretisierung dieser öffentlichen Verkehrsinteressen ist.

**Zu § 8 Absatz 1 Satz 2 (alt)/Satz 3 (neu):**

Siehe Begründung zu § 7 (Überschrift)

**Zu § 8 Absatz 3 Satz 2:**

Der Qualifikationsstandard des im ÖPNV einzusetzenden Personals wird im Hinblick auf die künftig vermehrt auszuschreibenden Verkehrsleistungen an Relevanz gewinnen. Die von den Aufgabenträgern gewünschten Qualifikationsstandards des Personals müssen in den Nahverkehrsplan infolgedessen aufgenommen werden.

**Zu § 10 Absatz 1:**

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt nicht nur in Form der Gewährung von Zuwendungen, sondern umfasst auch Pauschalen (vgl. § 14).

**Zu § 10 Absatz 1 Satz 2 Ziffer 3:**

Die Regelung ist entbehrlich, da die in § 12 Absatz 3 enthaltene Regelung über die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des SPNV entfällt und durch die SPNV-Fahrzeugvorhaltekostenförderung (§ 11) ersetzt wird.

**Zu § 10 Absatz 1 Satz 2 Ziffer 4:**

Die Streichung bringt die Änderung des § 13 zum Ausdruck.  
Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass Magnetschwebbahnunternehmen von der Förderung nach § 13 ausgeschlossen sind.

**Zu § 10 Absatz 3:**

Redaktionelle Änderung

**Zu § 11:****Absatz 1**

Die Vorschrift enthält die Eckpunkte der neuen SPNV-Betriebskostenförderung. Diese rekurriert nicht mehr auf das Fahrplanangebot 1993/1994, sondern hat das bedarfsgerechte Verkehrsangebot je Aufgabenträger zur Grundlage. Das dazu aufzubringende Finanzvolumen ist zudem nicht auf die Finanzmittel gemäß § 8 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes beschränkt; hierzu können auch Mittel gemäß § 8 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes eingesetzt werden.

Über diese Regelungen hinaus wird auch der Kreis der Unternehmen, die zu der Verkehrsleistung beitragen und deshalb von den Zweckverbänden aus der erhaltenen Zuwendung selbst gefördert werden können, in doppelter Hinsicht erweitert. Entsprechend der in § 1 Absatz 3 vorgenommenen Ausweitung des Begriffs des SPNV auf den ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird, kommen zum einen als Zuwendungsempfänger nicht nur Eisenbahn-, sondern auch Magnetschwebbahnunternehmen in Betracht. Die Vorschrift erlaubt zum anderen nicht nur eine Förderung von Eisenbahn- und Magnetschwebbahnverkehrsunternehmen, sondern von Unternehmen dieser beiden Verkehrsträger schlechthin. Dies bedeutet, dass die Zweckverbände künftig auch die in diesen Bereichen tätigen Infrastrukturunternehmen fördern können, wenn und soweit eine solche Rechtsbeziehung gestattet ist.

**Absatz 2**

Die Vorschrift führt den SPNV-Finanzierungsplan als Instrument zur Finanzierung der Betriebskosten zu Gunsten der Zweckverbände auf der Grundlage des bedarfsgerechten SPNV-Verkehrsangebots ein. Der SPNV-Finanzierungsplan stellt ein nach dem Bedarf ermittelbares SPNV-Verkehrsangebot, das nicht unterhalb des Leistungsumfangs für 2000 liegen darf, und einen damit korrespondierenden finanziellen Bedarf je Zweckverband fest. Die Feststellung des jeweiligen finanziellen Bedarfs erlaubt auch die Festlegung uneinheitlicher Zugkilometersätze je Zweckverband, um den Folgen des differenzierenden Trassen- und

Stationsentgeltsystems der DB AG und den unterschiedlichen Erlössituationen Rechnung zu tragen; gleiches gilt für die Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten entsprechend, die die bisher in § 12 Abs. 3 geregelte SPNV-Fahrzeugförderung ersetzt. Die damit avisierte objektive Festlegung des finanziellen Bedarfs erfordert hierbei auch, dass die durch die Ergebnisse der tarifpolitischen Einflussnahme der Zweckverbände auf die Erlössituation neutralisiert wird.

Die zudem vorgeschriebene Anrechnung der Zahlungen, die das Land nach § 6 a AEG erbringt, dient der Gleichstellung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb.

### **Absatz 3**

Die Vorschrift betrifft das Verfahren zur Aufstellung und Fortschreibung des SPNV-Finanzierungsplans. Das in Satz 2 der gemeinsamen Management-Gesellschaft eingeräumte Vorschlagsrecht lebt erst nach Gründung der Gesellschaft auf. Es ist Ausfluss des in § 6 Abs. 1 kodifizierten Gedankens des konstitutionellen Zusammenwirkens der Aufgabenträger des SPNV.

### **Absatz 4**

Der SPNV-Finanzierungsplan legt das Volumen der SPNV-Betriebskostenförderung des Landes je Zweckverband fest. Dies geschieht auf Grundlage eines objektiv ermittelten bedarfsgerechten SPNV-Angebots, verpflichtet die Zweckverbände aber nicht dazu, dieses Angebot zur Grundlage ihrer eigenen Förderung gegenüber den Unternehmen zu machen. Die Zweckverbände können dementsprechend als Träger einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe (§ 3 Abs. 1) von dem bedarfsgerechten SPNV-Angebot abweichende Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen. Etwas anderes gilt nur, wenn der SPNV-Finanzierungsplan ausdrücklich eine andere Vorgabe enthält; dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn überregionale Verbindungen besonderer Bedeutung betroffen sind.

### **Absatz 5**

Die Vorschrift erlaubt den Zweckverbänden als Träger einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe, statt des im SPNV-Finanzierungsplan vorgesehenen SPNV-Verkehrs andere Verkehre in Anspruch zu nehmen. Angesichts der Bedeutung des Verkehrsträgers "Schiene" kann dies aber nur mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums geschehen. Die Zustimmung wird nur dann erteilt, wenn die Einführung des Schienenersatzverkehrs die übrigen Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht beeinträchtigt. Dies zwingt also auch dazu, die Auswirkungen auf alle übrigen Schienenverkehre – also auch den Schienengüterverkehr der jeweiligen Strecke - zu beachten. Aufgabenträger der Schienenersatzverkehre sind die Zweckverbände, die bei der konkreten Ausgestaltung Einvernehmen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern nach den §§ 3 und 4 herstellen müssen.

**Absatz 6**

Zuwendungsempfänger der Förderung die der Zweckverbände sind Unternehmen, die zu den SPNV-Leistungen beitragen. Das sind die Eisenbahn- und die Magnetschwebbahnverkehrsunternehmen; das können aber auch die entsprechenden Infrastrukturunternehmen sein, wenn solche Rechtsbeziehungen möglich sind. Die Zweckverbände haben dabei die sie bindenden Bestimmungen zu beachten. Diese ergeben sich zum einen aus den an die Zweckverbände ergangenen Zuwendungsbescheiden selbst, folgen aber auch aus den Haushaltsbestimmungen, denen die Zweckverbände unterliegen, sowie aus europa-, bundes- und anderen rechtlichen Regelungen.

Das Landeshaushaltsrecht verpflichtet die Zweckverbände als Zuwendungsempfänger, verbleibende oder rückfließende Finanzmittel zu erstatten. Absatz 6 Satz 3 begründet eine gesetzliche Ausnahme von diesem Grundsatz.

**Zu § 12 (Überschrift):**

Der Wegfall der bislang in Absatz 3 geregelten Förderung der Fahrzeuge des SPNV lässt die Vorschrift des § 12 zu einer ausschließlich die Infrastruktur betreffenden Fördervorschrift werden.

**Zu § 12 Abs. 1**

Die Eisenbahnen des Bundes und die Bundesbusgesellschaften nehmen nunmehr uneingeschränkt an der Investitionsförderung aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesfinanzhilfen teil.

**Zu § 12 Absatz 2 Satz 2:**

Der Einsatz der Finanzmittel nach § 8 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zu Gunsten der Förderung der ÖPNV-Infrastruktur knüpfte bislang an die Vorschriften des GVFG an. Diese enge Bindung wird nunmehr gelockert. Hierdurch wird eine Förderung von Infrastrukturbereichen möglich, die sich in der Praxis als notwendig erwiesen hat, bislang aber infolge der vorgenannten restriktiven Bindungen nicht möglich war. Die konkrete Benennung der künftig förderfähigen Maßnahmen erfolgt in den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz, was eine flexiblere Berücksichtigung aktueller Entwicklungen ermöglicht. Darüber hinaus wird geregelt, dass Infrastrukturinvestitionen für Magnetschwebbahnen nicht gefördert werden können.

**Zu § 12 Absatz 3:**

Die bislang in Absatz 3 geregelte Förderung der Fahrzeuge des SPNV entfällt. Der bislang für diesen Zweck verausgabte Anteil an den Mitteln des § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, der zum Großteil (Verzehrmodell) zur Ausweitung des SPNV-Angebotes über den Fahrplan 1993/94 hinaus führte, wird nunmehr im Rahmen der SPNV-Betriebskostenfinanzierung gemäß § 11 als Vorhaltekostenförderung für SPNV-Fahrzeuge eingesetzt. Hierdurch wird die Finanzierung des dem SPNV-Finanzierungsplan zu Grunde liegenden bedarfsgerechten SPNV-Angebots ermöglicht. Der Wegfall der Förderung der Fahrzeuge des SPNV wird zudem einen Anreiz zur Bildung von Fahrzeugpools geben, was wiederum den Wettbewerb im SPNV stärkt.

**Zu § 12 Absatz 4:**

Zur Sicherung einer ausgewogenen Förderung des ÖPNV wird ausdrücklich geregelt, dass mindestens der überwiegende Teil der Fördermittel aus dem GVFG-Landesprogramm sowie der nach Absatz 2 bereitgestellten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des SPNV einzusetzen sind. Die bislang in Absatz 4 enthaltene Garantie der Vorhaltung eines die ÖPNV-Investitionen begünstigenden Fördervolumens ist im Interesse eines flexiblen Einsatzes der zur Verfügung stehenden Finanzmittel entbehrlich.

**Zu § 13 Absatz 1:**

Die Änderung des Absatzes 1 Satz 1 stellt klar, dass SPNV-Fahrzeuge einschließlich der Magnetschwebbahnen von der Förderung ausgeschlossen sind. Die Änderung des Absatzes 1 Satz 2 sieht vor, die Verwendungsmöglichkeit dieser Zuwendung ausschließlich auf Fahrzeugbeschaffungen und sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zu konzentrieren.

**Zu § 13 Absatz 2:**

Die Änderung des Absatzes 2 beinhaltet lediglich die in Ausführung des bisherigen Wortlautes vorgenommene Aufteilung der Fördermittel nach kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern. Diese Aufteilung der Mittel wird seit Inkrafttreten des § 13 angewandt. Die Änderung dient also lediglich der Klarstellung.

**Zu § 13 Absatz 3:**

Bisher betrug die in § 13 Absatz 3 Satz 1 genannte Mindestförderung 200 Millionen DM. Der nunmehr festgelegte Betrag von 105 Millionen Euro berücksichtigt die seit dem Jahr 1998 eingetretene Dynamisierung der Fördermittel entsprechend dem Wachstum der Regionalisierungsmittel gemäß Satz 2 des Bundes.

**Zu § 14:****Absatz 1**

Die bisherige, nur unter sehr engen Voraussetzungen mögliche Förderung der Zweckverbände zur deutlichen Verbesserung des SPNV-Angebotes oder zur Reaktivierung von SPNV-Strecken wird nunmehr in die allgemeine SPNV-Betriebskostenfinanzierung nach § 11 einbezogen. Die in Absatz 1 bisher getroffene Regelung ist daher nicht mehr erforderlich.

In § 14 Abs. 1 wird nunmehr die bislang außergesetzlich gewährte Förderung der Zweckverbände aufgenommen. Sie wird von bislang insgesamt 18 Millionen DM auf 12 Millionen erhöht, aber zugleich davon abhängig gemacht, dass die Zweckverbände die in § 6 Abs. 1 geregelte Management-Gesellschaft gegründet haben. Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallende Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft weiter. Die Höhe dieser weiterzuleitenden Finanzmittel ist abhängig von dem mit dem konkreten Gesellschaftszweck korrespondierenden Finanzbedarf der Gesellschaft. Dem Zweckverband danach verbleibende Finanzmittel können für die Aufgabenwahrnehmung der Zweckverbände selbst eingesetzt werden.

**Zu § 14 Abs. 2:**

Die Änderung ist Folge der Umstellung auf den Euro, verbunden mit einer Glättung der Pauschale auf jährlich 500.000 Euro je Aufgabenträger. Die weitere Änderung dient der Klarstellung, dass es sich um eine gesetzliche Pauschale handelt.

**Zu § 15:**

Redaktionelle Änderung.

**Zu § 16:**

Redaktionelle Änderung.

**Zu § 17:**

Die Grundverträge mit den Verkehrsverbänden Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg und dem Aachener Verkehrsverbund waren bis zum 31. Dezember 1999 befristet und wurden nicht mehr verlängert. Einer Übergangsregelung bedarf es daher nicht mehr.