

13.06.2012

# Gesetzentwurf

der Landesregierung

## Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

### A Problem

Seit dem 1. Januar 2008 erfolgt die Förderung des ÖPNV in überwiegend pauschalierter Weise. Das ÖPNVG NRW enthält den Auftrag, die damals eingeführte SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1, die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 und die pauschalierte Zuwendung für ÖPNV-Investitionsmaßnahmen nach § 12 spätestens bis zum 31. Dezember 2012 neu zu schlüsseln; dabei soll die Neuquotierung der beiden zuerst genannten Pauschalen rückwirkend ab dem Jahr 2011 festgelegt werden.

Die pauschalierte Förderung hat sich zwar grundsätzlich bewährt. Es hat sich aber auch gezeigt, dass die seit 2008 vorhandene statische Schlüsselung der SPNV-Pauschale eine flexible Reaktion auf kurzfristige - mitunter unterjährige - Änderungen des Finanzbedarfs im Bereich der Förderung der SPNV-Betriebskosten erschwert.

### B Lösung

Der im geltenden Gesetz enthaltene Auftrag, eine neue Schlüsselung bis zum 31. Dezember 2012 festzulegen, wird im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten erfüllt. Die genaue Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 erfolgt in Abkehr von der bisherigen statischen Regelungssystematik nicht unmittelbar durch das Gesetz selbst, sondern auf Grundlage einer Rechtsverordnung.

### C Alternativen

Keine.

Datum des Originals: 13.06.2012/Ausgegeben: 19.06.2012

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

**D Kosten**

Keine.

**E Zuständigkeit**

Zuständig ist das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr; beteiligt sind der Geschäftsbereich der Ministerpräsidentin, das Ministerium für Inneres und Kommunales sowie das Finanzministerium.

**F Auswirkung auf die Gemeinden**

Keine.

**G Finanzielle Auswirkung auf Unternehmen und private Haushalte**

Keine.

**H Befristung**

Das Gesetz tritt am 31. Dezember 2017 außer Kraft; rechtzeitig vor Ablauf der Befristung wird eine Anschlussregelung geschaffen werden.

## Gegenüberstellung

### Gesetzentwurf der Landesregierung

**Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

#### Artikel 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Juli 2011 (GV. NRW. S. 359), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

### Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

**Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW -**

#### § 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, 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.

(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.

- a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen, 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 Seilbahnunternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.“

- b) In Absatz 4 werden vor dem Wort „Seilbahnen“ die Wörter „ die übrigen“ eingefügt.

(4) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für Seilbahnen.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

## **§ 2 Grundsätze**

(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

(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.

Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(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.“

(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, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem 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 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 Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienestrecken 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.

(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.

(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.

(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

(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 eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen.

(9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

(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.

(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 Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.

3. § 5 wird wie folgt geändert:

**§ 5**  
**Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination**

(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:

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

b) Städte Aachen, Bonn, Köln und Leverkusen sowie Kreise Aachen, Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer-Kreis

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.

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.

In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch die Wörter „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ ersetzt.

(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.

(2) Die Rechtsverhältnisse des Zweckverbandes werden im Rahmen dieses Gesetzes und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit durch Verbandssatzung geregelt.

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife, 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. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

(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 entspre-



chender 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.

4. § 5a wird wie folgt geändert:

**§ 5a  
Gemeinsame Anstalt**

(1) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände können zur gemeinsamen Aufgabewahrnehmung 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.

In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe "4 und 6" durch die Angabe "4, 5 und 7" ersetzt.

(2) Die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates obliegt den Vertretungen der Beteiligten. § 114a Abs. 7 Sätze 4 und 6 der 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.

5. § 6 wird wie folgt geändert:

**§ 6  
Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken**

a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „nicht“ die Wörter „oder nicht in angemessener Zeit“ eingefügt.

(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 für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend über die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4, wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber nicht zustande kommt.

(2) Benachbarte Zweckverbände können einem Zweckverband mit dessen Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen.

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

(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.

- b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Die Zweckverbände haben dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium bis zum 31. März jeden Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse ihrer Zusammenarbeit vorzulegen.“

6. § 7 wird wie folgt geändert:

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

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(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 und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als drei Millionen EUR, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 4 gefördert werden können. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“, das Wort „Einvernehmen“ durch das Wort „Benehmen“ und das Wort „einvernehmlich“ durch das Wort „entsprechend“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

(1) 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.

(2) Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans 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 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans jährliche Förderprogramme, die darüber hinaus auch alle übrigen Maßnahmen beinhalten, die das Land gemäß § 13 Abs. 1 fördert.

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und 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.

## **§ 8 Nahverkehrsplan**

7. In § 8 Absatz 1 Satz 3 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt.

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. 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 Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(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, Zufolgen und Abschlussbeziehungen 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 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.

8. § 11 wird wie folgt geändert:

**§ 11**  
**ÖPNV-Pauschale**

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes rückwirkend zum 1. Januar 2011 eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 858 Millionen EUR. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Pauschale wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Verrechnung der neu festgesetzten Pauschalen mit den für den Zeitraum ab 2011 unter Vorbehalt gewährten Pauschalen und anderen gewährten Sonderzuwendungen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des SPNV erfolgt mit den danach erstmalig bewilligten Pauschalen. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für 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

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 800 Millionen EUR; dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Von der Pauschale erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe a) 45,485 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe b) 22,666 vom Hundert und der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe c) 31,849 vom Hundert. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten, kann aber auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche und 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 Abs. 4 zu finanzieren. Die Zweckverbände dürfen höchstens 3 vom Hundert der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden.

unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die Zweckverbände dürfen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeinen Ausgaben verwenden oder weiterleiten.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(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 110 Millionen EUR. Rückwirkend zum 1. Januar 2011 und in Verrechnung mit den seitdem unter Vorbehalt gewährten Pauschalmitteln werden

1. 90 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2008 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz einschließlich bedarfsorientierter Verkehre,
2. 9 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2008 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2010 und
3. 1 vom Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Jahr 2008

verteilt. Die so festzulegenden Anteile der Aufgabenträger werden durch Rechtsverordnung bestimmt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Ab dem Jahr 2014 wird die

(2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 110 Millionen EUR. 92,838 vom Hundert dieser Pauschale werden nach dem prozentualen Anteil der Empfänger an der für das Jahr 2007 gewährten ÖPNV-Fahrzeugförderung verteilt; im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen. 7,162 vom Hundert dieser Pauschale werden nach dem prozentualen Anteil an der in 2007 den Kreisen und kreisfreien Städten gewährten Aufgabenträgerpauschale verteilt. Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten; die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

Pauschale auf der Grundlage der nach Maßgabe des Satzes 2 ermittelten Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im Jahr 2011 gewährt. Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV 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.“

- c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „werden“ die Wörter „vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5“ eingefügt.

(3) Die Pauschalen werden 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.

- d) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „sowie“ die Wörter „unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung“ und nach dem Wort „Kalenderjahres“ die Wörter „, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind,“ eingefügt.

(4) Nicht verausgabte sowie zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres 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 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mittelinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.

- e) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Das Land kann die Pauschalen

(5) Die Verteilung der Pauschalen wird mit

in Höhe von bis 10 vom Hundert kürzen, zurückfordern oder ihre Auszahlung nach Absatz 3 aussetzen, wenn die Empfänger der Pauschalen

1. ihrer Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs nach § 5 Absatz 3 und seiner Umsetzung oder
2. anderen aus der Rechtsverordnung nach Absatz 1 folgenden Anforderungen

nicht nachkommen.“

9. § 11a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Sätze 1 und 4 werden jeweils nach dem Wort „O-Busverkehr“ die Wörter „, im Verkehr mit Seilbahnen im Sinne von § 1 Absatz 3a“ eingefügt.

Rückwirkung zum 1. Januar 2011 unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl spätestens bis zum 31. Dezember 2012 neu festgesetzt. 10 vom Hundert der Pauschalen werden bis zu dem Zeitpunkt ihrer Neufestsetzung unter Vorbehalt gewährt; die nach der Neufestsetzung notwendigen Anpassungen der unter Vorbehalt gewährten Pauschalen erfolgen durch Verrechnung mit den danach erstmalig bewilligten Pauschalen. Kommen die Zweckverbände und Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 ihrer Verpflichtung nach § 16 Absatz 8 nicht oder nicht fristgerecht nach, so können der neuen Festsetzung der Verteilung der Pauschalen geschätzte Werte zugrunde gelegt werden.

#### **§ 11a Ausbildungsverkehr-Pauschale**

(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.

(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 oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entspre-



chende 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; die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten. 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. 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 sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Die Weiterleitung dieses Anteils der Pauschale soll auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen.

(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.

(4) 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 vom Hundert zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres aus-

gezahlt. 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.

- b) In Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „sowie“ die Wörter „unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung“ und nach dem Wort „Kalenderjahres“ die Wörter „, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind,“ eingefügt.

(5) Nicht verausgabte sowie zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres 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.

10. § 12 wird wie folgt geändert:

## **§ 12 Pauschalierte Investitionsförderung**

- a) In Absatz 1 wird die Zahl „150“ durch die Zahl „120“ ersetzt.

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie nach dem Entflechtungsgesetz pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 150 Millionen EUR.

- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(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 Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe c 16,704 vom Hundert.“

(2) Grundlagen für die Verteilung der Zuwendung sind die in den Jahren 2002 bis 2006 durchschnittlich ausgezahlten Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen in den jeweiligen Zweckverbandsgebieten mit Ausnahme von Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms oder Maßnahmen, die auf Grund des Gesetzes zur Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 20. Juni 1991 zur Vollendung der Einheit Deutschlands (Berlin/Bonn-Gesetz – BGBl I 1994 S. 918) gefördert wurden. Die Verteilung wird mit Wirkung spätestens ab dem Jahr 2013 neu festgesetzt. § 11 Absatz 5 Satz 3 gilt ent-

sprechend.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(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.“

(3) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen 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. Der Neu- oder streckenbezogene Ausbau von Schienenwegen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als drei Millionen EUR darf nur gefördert werden, wenn er Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans gemäß § 7 Abs. 1 ist. Mit der Zuwendung dürfen höchstens 85 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Mindestens 50 vom Hundert der Mittel sind für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.

(4) Auf den Anteil des jeweiligen Zweckverbandes an der Förderung werden die am 1. Januar des jeweiligen Jahres bestehenden Verpflichtungen

1. für die ergänzende Förderung gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 sowie
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.

(5) Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.

d) In Absatz 6 Satz 1 werden nach dem Wort "sowie" die Wörter „unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung“ und nach dem Wort „Kalenderjahres“ die Wörter „, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind,“ eingefügt.

(6) Nicht verausgabte sowie zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres zur Aufstockung dieser Förderung verwendet werden. Danach nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Förderung haben die Zweckverbände bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen. Für Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist der Nachweis entsprechend den bundesrechtlichen Anforderungen bis zum 31. März des Folgejahres vorzulegen.

11. § 13 wird wie folgt geändert:

**§ 13  
Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse**

In Absatz 1 Nummer 4 wird das Wort "Investitionsmaßnahmen" durch das Wort "ÖPNV-Investitionsmaßnahmen" ersetzt.

(1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind

1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
4. Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.

Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

(2) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der 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.

12. § 18 wird wie folgt geändert:

### **§ 18 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

(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.

(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 1. 1. 1997 in Kraft.

In Absatz 4 wird die Zahl „2015“ durch die Zahl „2017“ ersetzt.

(4) Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2015 außer Kraft.

### **Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme von Artikel 1 Nummer 10 Buchstaben a und b am Tag nach seiner Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 10 Buchstaben a und b treten am 1. Januar 2013 in Kraft.



## **Begründung**

### **A Allgemeines**

Mit dem vorliegenden Gesetz wird die Verteilung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW und der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW neu festgesetzt. Damit wird der im geltenden Gesetz enthaltene Auftrag, eine neue Schlüsselung bis zum 31. Dezember 2012 – für die beiden Pauschalen rückwirkend ab dem Jahr 2011 - festzulegen, im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten erfüllt.

Die genaue Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 erfolgt in Abkehr von der bisherigen statischen Regelungssystematik nicht unmittelbar durch das Gesetz selbst, sondern auf Grundlage einer Rechtsverordnung. Damit wird der Notwendigkeit entsprochen, auf kurzfristige und mitunter unterjährige Änderungen des Finanzbedarfs der Zweckverbände – etwa infolge von Änderungen der Eisenbahninfrastrukturentgelte – flexibel reagieren zu können. Mit der Rechtsverordnung kann darüber hinaus der allgemeine Verwendungszweck der Pauschale – Sicherstellung des bedarfsgerechten SPNV-Angebots – konkretisiert werden, soweit dies zur Realisierung von Maßnahmen erforderlich ist, an denen das Land auf Bundesebene mitwirkt (etwa bei Realisierung des Rhein-Ruhr-Express). Die damit erfolgende Harmonisierung der Aktivitäten von Land und Zweckverbänden wird durch Regelungen ergänzt, die die notwendige Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander bei Kooperationsraum übergreifenden Projekten intensivieren.

Neben diesen Neuerungen werden die Regelungen betreffend der ÖPNV-Infrastrukturplanung (§ 7) der Rechtslage angepasst, die mit dem Außerkrafttreten des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung zum 1. Januar 2010 entstanden ist. Die ÖPNV-Bedarfsplanung des Landes wird auf wesentliche Maßnahmen beschränkt, die - als im besonderen Landesinteresse stehend - geeignet sind, nach § 13 gefördert zu werden. Zwecks Vereinfachung des Verfahrens soll der auf dem ÖPNV-Bedarfsplan fußende mittelfristige ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt werden. Das bislang jährlich von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium zu erstellende ÖPNV-Förderprogramm soll gänzlich entfallen.

Neben weiteren, vornehmlich redaktionellen Anpassungen wird nunmehr der Geltungsbereich unter engen Voraussetzungen auch auf Seilbahnen erweitert.

### **B Einzelbegründung**

#### **Zu Artikel 1 (Änderung des ÖPNVG NRW)**

##### **Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 1 Absatz 3a)**

In besonders gelagerten Ausnahmefällen sollen auch Seilbahnen dem Anwendungsbereich des Gesetzes unterfallen, wenn sie ausschließlich dem ÖPNV dienen. Weitere Voraussetzung ist, dass für die Beförderung der jeweils gültige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif zur Anwendung kommen. Die Zuordnung der jeweiligen Seilbahn zum ÖPNV ist durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Seilbahnunternehmers

nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers schriftlich festzustellen. Seilbahnunternehmer, die dem ÖPNV zuzurechnende Seilbahnen betreiben, sind Verkehrsunternehmen im Sinne des Gesetzes.

Damit besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der im ÖPNVG NRW geregelten Förderungen für die dem ÖPNV zuzurechnenden Seilbahnen. Hierzu werden die Regelungen zur Ausbildungsverkehr-Pauschale (§ 11a), die bislang auf Verkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt ist, erweitert.

#### **Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Absatz 4)**

Die Ergänzung ist redaktionelle Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a.

#### **Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 2a)**

Nordrhein-Westfalen benötigt entlang seiner zentralen Siedlungsachse zwischen Dortmund und Köln dringend deutliche Verbesserungen der Schieneninfrastruktur zur Bewältigung der gegenwärtigen und zukünftigen Fahrgastströme. Gegenwärtig tragen zahlreiche betriebliche Zwangspunkte des Schienennetzes zu einer geringen Betriebsstabilität des SPNV bei, die eine optimale Ausschöpfung des vorhandenen Nachfragepotenzials im ÖPNV behindert. Die erforderliche Optimierung der Eisenbahnbedienung in diesem Siedlungsraum soll mittels des Rhein-Ruhr-Express (RRX) erfolgen. Der RRX umfasst den Ausbau einzelner Eisenbahnknoten, die Verbesserung der technischen Effizienz, eine Netzergänzung und den Bau von einzelnen Ausweich- und Überholungsstrecken.

Der Bedeutung dieses Projekts entsprechend wird das Ziel des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur sowie die Einrichtung eines taktverdichteten und Reisezeit einsparenden Eisenbahnbetriebs zwischen Dortmund und Köln in den Grundsatzkatalog des § 2 aufgenommen. Gleichzeitig wird auf die hier besonders notwendige enge Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden als den Aufgabenträgern des SPNV und dem Land hingewiesen, das hierbei als Mittler auf Ebene des Bundes tätig ist. Die in Absatz 2a angemahnte Kooperationsnotwendigkeit wird durch die Regelung des § 11 Absatz 1 gewährleistet (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe a)).

#### **Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 3)**

Gemeinschaftstarife ermöglichen es, dass in einer Region alle Verkehrsmittel aller Verkehrsunternehmen zum gleichen Tarif, also nur mit einer Fahrkarte, benutzt werden können. Gemeinschaftstarife sind damit Grundlage eines einfachen und transparenten ÖPNV. Nordrhein-Westfalen hat bereits frühzeitig durch die Gründung von Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften auf die Einführung von Gemeinschaftstarifen in den Verkehrsräumen hingewirkt. Die Änderung der Regelung des § 5 Absatz 3 setzt diese Politik fort und ist konsequente Folge der im Jahre 2008 erfolgten Reduzierung der Anzahl der verkehrlichen Kooperationsräume von neun auf drei. Die bislang bestehende Pflicht der drei neu gegliederten Zweckverbände, auf die Fortentwicklung der bereits bestehenden Gemeinschaftstarife hinzuwirken, wird durch das Gebot abgelöst, auf einen jeweils den gesamten Kooperationsraum abdeckenden Gemeinschaftstarif hinzuarbeiten.

Die Hinwirkungspflicht der Zweckverbände auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs wird finanziell bewehrt. Kommen diese ihrer Pflicht nicht nach, so kann das Land die ihnen nach



§ 11 Absatz 1 zukommende Pauschale in einer Höhe von bis 10 v. H. kürzen, zurückfordern oder die Auszahlung aussetzen (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe e - § 11 Absatz 5).

#### **Zu Nummer 4 (§ 5a Absatz 2)**

Redaktionelle Änderung, bedingt durch die Änderung des § 114a Gemeindeordnung durch Gesetz vom 9. Oktober 2007 (GV. NRW S. 380)

#### **Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 6 Absatz 1)**

Die Änderung dient dazu, die Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden zu stärken. Konnte das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium bislang ein Kooperationsraum übergreifendes Zusammenwirken erst dann einfordern, wenn eine solche überhaupt nicht zustande kam, soll das Ministerium nunmehr auf eine Zusammenarbeit bereits dann hinwirken können, wenn diese nicht in angemessener Zeit erfolgt.

#### **Zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 6 Absatz 5)**

Die Vorschrift verpflichtet die Zweckverbände, periodisch bis zum 31. März eines jeden Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium einen Bericht über ihr Zusammenwirken vorzulegen. Damit sollen dem Ministerium die Informationen zuteil werden, die notwendig sind, um den in § 6 Absatz 1 enthaltenen Auftrag zu erfüllen, bei Anlass auf eine kooperationsraumübergreifende Zusammenarbeit der Zweckverbände hinzuwirken.

#### **Zu Nummer 6 Buchstabe a (§ 7 Absatz 1)**

Die Änderung der Vorschrift ist dem Außerkrafttreten des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung zum 1. Januar 2010 geschuldet. Die bislang in § 7 Absatz 1 enthaltene Erklärung, die „Bedarfsplanung für den ÖPNV [sei] Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung“, ist damit obsolet geworden und wird durch die neu gefasste Vorschrift ersetzt.

Die ÖPNV-Bedarfsplanung umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR. Der ÖPNV-Bedarfsplan wird von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt. Er wird – in Beachtung der Zuständigkeit der Zweckverbände für Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 – auf Maßnahmen beschränkt, die grundsätzlich geeignet sind, vom Land nach der Regelung des § 13 Absatz 1 Nr. 1, 2 und 4 gefördert zu werden. Die Aufnahme „anderer bedeutsamer Investitionsmaßnahmen des ÖPNV“ in den Bedarfsplan ist jedoch nicht Voraussetzung für eine Förderung solcher Maßnahmen nach § 13. Die Begrenzung der Bedarfsplanrelevanz auf Maßnahmen, die zuwendungsfähige Ausgaben in Höhe von mehr als 3 Millionen EUR nach sich ziehen, erfolgt aus verwaltungsökonomischen Gründen.

**Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)**

Der Wechsel der Bezeichnung des Ergebnisses der ÖPNV-Bedarfsplanung – des ÖPNV-Bedarfsplans - ist redaktionelle Folge des Außerkrafttretens des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung zum 1. Januar 2010. Der ÖPNV-Bedarfsplan, der von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt wird (vgl. § 7 Absatz 1), bleibt Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans. Die Erstellung und die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans erfolgen aus verfahrensökonomischen Gründen im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags.

**Zu Nummer 6 Buchstabe c (§ 7 Absatz 3)**

Mit Aufhebung der Regelung des § 7 Absatz 3 entfällt die Pflicht des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums, ein jährliches Förderprogramm zu erstellen, weil sie einen aus den vorgegebenen gesetzlichen Zuständigkeiten folgenden selbstverständlichen Verfahrensschritt anordnet. Das Förderprogramm dient nämlich lediglich der Verständigung zwischen dem Ministerium, das die Fördergegenstände vorzugeben hat, und den Zweckverbänden, die für die Bewilligung der Förderung zuständig sind (§ 15 Satz 2). Die Erfahrungen im Umgang mit der Regelung haben zudem gezeigt, dass die jahresperiodisch statische Art der Kommunikation zwischen den Behörden nicht den praktischen Bedürfnissen entspricht.

**Zu Nummer 7 (§ 8)**

Redaktionelle Folgeänderung (s. o. zu Nummer 6 Buchstabe b - § 7 Absatz 2)

**Zu Nummer 8 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1)**

Die Regelung erfolgt in Erfüllung des zurzeit in § 11 Abs. 5 enthaltenen Auftrags, die Mittelverteilung der SPNV-Betriebskostenförderung rückwirkend zum 1. Januar 2011 neu festzusetzen. Sie trägt jedoch darüber hinaus der Erfahrung Rechnung, dass sich das bisherige System der gesetzlich für jeden SPNV-Aufgabenträger fixierten Pauschale als zu unflexibel erwiesen hat, um angemessen und schnell auf Veränderungen beim konkreten Bedarf der SPNV-Aufgabenträger zu reagieren. Beispiele dafür sind erhebliche Be- bzw. Entlastungen bei Stations- und Trassenpreisen oder Vertragsänderungen beim sog. großen DB-Vertrag des VRR. Zudem hat das vom Land beauftragte Gutachten zur Ermittlung bzw. Prognose des jeweiligen Bedarfs für die Jahre 2011 bis 2016 ergeben, dass auch weitere Unwägbarkeiten, wie Entwicklung der Energiekosten, Ausschreibungsverluste u. ä. im Interesse der SPNV-Aufgabenträger untergesetzliche Reaktionsmöglichkeiten bei der Höhe der insgesamt bereitgestellten Gesamtfördersumme bzw. deren Verteilung erfordern können. Obwohl bei diesem Gutachten sowohl die aktuellen vertraglichen Belastungen des zurzeit tatsächlich gefahrenen Leistungsangebotes als auch die mittelfristigen Finanzplanungen der SPNV-Aufgabenträger sowie ergänzend eigene Prognosebewertungen der Gutachter herangezogen wurden, bleibt für die Folgejahre nach 2011 insoweit jeweils eine nicht unerhebliche mögliche Bedarfsspanne.

Die Regelung behält gleichwohl im Grundsatz das hier zum 1. Januar 2008 eingeführte Pauschalierungssystem bei. Sie benennt auch die Mindesthöhe der Gesamtpauschale und ihre Dynamisierungsrate ab 2011, verzichtet aber auf die bislang im Gesetz enthaltene starre Vorgabe ihrer Quotierung. Um auf kurzfristige und mitunter unterjährige Änderungen des

Finanzbedarfs der Zweckverbände – etwa infolge von Änderungen der Eisenbahninfrastrukturentgelte – flexibel reagieren zu können, wird stattdessen das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ermächtigt, die Schlüsselung der Gesamtpauschale durch Rechtsverordnung zu regeln, die im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen ist.

Der Betrag der im Gesetz benannten (Eck-)Pauschale für das Jahr 2011 deckt den derzeit anerkannten Mindest-Finanzbedarf der Zweckverbände. Die zu erlassende Rechtsverordnung wird die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Pauschale in Verrechnung mit den für den Zeitraum ab 2011 unter Vorbehalt bereits gewährten Pauschalen und anderen Sonderzuwendungen abschließend festlegen, die zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des SPNV gewährt wurden; dies entspricht der Regelung des zurzeit geltenden § 11 Absatz 5 Satz 2 und berücksichtigt das finanzielle Engagement des Landes im Rahmen der Beilegung der Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der DB Regio. Die Rechtsverordnung wird zudem den Finanzbedarf und die Quoten für das laufende und die Folgejahre konkretisieren, die unter Heranziehung einer gutachtlichen Erhebung zur Betriebskostenfinanzierung zur Aufgabenerfüllung voraussichtlich erforderlich sein werden. Das zur Ermittlung des Finanzmittelbedarfs für den SPNV in Auftrag gegebene Gutachten weist für den Zeitraum von 2011 bis 2015 im Bereich der SPNV-Betriebskostenfinanzierung einen erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf aus. Diesem soll durch Festlegung angemessener Finanzmittel im Wege der nach § 11 zu erlassenden Rechtsverordnung entsprochen werden. Zur Gegenfinanzierung ist die Absenkung des Mindestbetrages der pauschalierten Investitionsförderung ab 2013 (§ 12) erforderlich.

Die neue Regelung des § 11 Absatz 1 lässt den Verwendungszweck der Pauschale grundsätzlich unverändert: Die Fördermittel sind von den Aufgabenträgern insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiter zu leiten. Die Zweckverbände sind in der Verwendung der auf sie entfallenden Pauschale ansonsten – wie bisher - mit zwei Ausnahmen grundsätzlich frei: Sie müssen die Pauschale zur Finanzierung des als im besonderen Interesse des Landes liegend festgestellten SPNV-Netz (§ 7 Absatz 4) verwenden und dürfen sie für ihre Organisation, die ihrer Mitglieder und anderer Verbundinstitutionen nur in begrenzter Höhe – jetzt bis 2 statt zuvor bis 3 vom Hundert – einsetzen. Das Absenken dieser Obergrenze ist angezeigt, um durch Einsparung von Managementkosten das Angebot im Bereich des SPNV zu stärken.

Der Verwendungszweck der Pauschale kann nunmehr durch die Rechtsverordnung nach Satz 3 konkretisiert werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des ÖPNV notwendig ist, die aufgrund von Vorgaben auf Ebene des Bundes die Mitwirkung des Landes erfordern. Diese Einschränkung des Verwendungszwecks dient der Harmonisierung der Tätigkeit der Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV mit den Aktivitäten, die das Land auf Ebene des Bundes zur Umsetzung von Projekten des ÖPNV – etwa im Zusammenhang mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – vorzunehmen hat. So haben Erfahrungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses (s. dazu auch oben zu Nummer 2) gezeigt, dass es mitunter vonnöten sein kann, aktuell auszuführende Maßnahmen der Zweckverbände auf dieses künftige Verkehrsprojekt abzustellen, um das erforderliche Kosten-Nutzen-Verhältnis dafür zu wahren. Der Verwendungszweck der Pauschale darf nur in dem Maße eingeschränkt werden, als dies für die Gewährleistung der entsprechenden Projekte unabdingbar ist („soweit“). Die mit der Gesetzesänderung eröffnete Möglichkeit, dies durch die Rechtsverordnung nach Satz 3 zu veranlassen, folgt der Notwendigkeit, auf aktuelle Entwicklungen flexibel zu reagieren.

Kommen die Zweckverbände den mit der Rechtsverordnung insofern getroffenen Regelungen nicht nach, kann das Land die Pauschalen in Höhe von bis 10 v. H. kürzen oder zurückfordern oder ihre Auszahlung nach Absatz 3 aussetzen (vgl. zu Nummer 8 Buchstabe c - § 11 Absatz 3).

### **Zu Nummer 8 Buchstabe b (§ 11 Absatz 2)**

Die Förderung des straßengebundenen ÖPNV über eine gesetzliche Pauschale an die Kreise, kreisfreien Städte sowie großen und mittleren kreisangehörigen Städte als Aufgabenträger hat sich bewährt. Sie wird deshalb beibehalten.

§ 11 Absatz 5 bestimmt, dass die Verteilung der Mittel mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 rückwirkend unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl neu festzulegen ist. Diese Vorgabe wird mit der Änderung umgesetzt.

90 vom Hundert der Pauschale werden auf der Basis der kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen des Jahres 2008 im straßengebundenen ÖPNV, 9 vom Hundert im Verhältnis der auf das jeweilige Aufgabenträgergebiet entfallenden Einwohnerzahl des Jahres 2008 gemäß dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2010 und 1 vom Hundert im Verhältnis der auf das Aufgabenträgergebiet entfallenden Anteils an der Fläche im Jahr 2008 verteilt.

Zur Gewichtung der Betriebsleistungen werden die Parameter angewandt, die bei der Festlegung der ÖPNV-Pauschale für die Jahre 2008 bis 2010 berücksichtigt wurden. Hierzu gehört die Aufteilung auf die Betriebszweige „Straßenbahn- und O-Busverkehr“ einerseits und „Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen“ andererseits im Verhältnis 35,5 : 64,5 ebenso wie die jeweils hälftige Berücksichtigung der geleisteten Kilometer und Betriebsstunden. Auch für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung der jeweiligen Betriebsleistungen werden die für die bisherige Aufteilung der ÖPNV-Pauschale maßgeblichen Faktoren zu Grunde gelegt. Diese Aufteilung hat sich bewährt.

Abweichend von der bisherigen Praxis werden nunmehr bei der Mittelverteilung auch Betriebsleistungen von bedarfsorientierten Verkehren wie zum Beispiel Bürgerbusse, Anruf-Linien-Taxi, Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus o. ä. berücksichtigt.

Die aus Berechnung nach Satz 2 resultierenden konkreten Anteile der Aufgabenträger werden in einer Rechtsverordnung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums, die im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen ist, festgelegt.

Satz 4 bestimmt, dass mit Wirkung ab dem Jahr 2014 die Pauschale unter Zugrundelegung der nach den Vorgaben des Satzes 2 ermittelten Betriebsleistungen des Jahres 2011, der Einwohnerzahl 2011 sowie der Fläche im Jahr 2011 neu festgesetzt wird. Hierdurch wird die Aktualisierung der für die Verteilung maßgeblichen Daten sichergestellt, ohne dass hierfür eine erneute Gesetzesänderung erforderlich wird.

Die in den Folgesätzen enthaltenen Vorgaben für die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalmittel entsprechen den bisherigen Regelungen. Verkehrsunternehmen, die sich dem durch den Zweckverband beschlossenen Gemeinschaftstarif verweigern, werden aber als Adressaten einer Weiterleitung der Pauschale ausgeschlossen. Diese Regelung soll die Umsetzung der von den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 3 zu bildenden Gemeinschaftstarife unterstützen (s. o. zu Nummer 3 und u. zu Nummer 8 Buchstabe e).

**Zu Nummer 8 Buchstabe c (§ 11 Absatz 3)**

Redaktionelle Folgeänderung (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe e - § 11 Absatz 5)

**Zu Nummer 8 Buchstabe d (§ 11 Absatz 4)**

Die Ergänzung der Regelung stellt klar, dass zurück erhaltene Mittel für die in den Absätzen 1 und 2 genannten Verwendungszwecke auch dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie in davor liegenden Jahren erstmalig ausgezahlt wurden.

**Zu Nummer 8 Buchstabe e (§ 11 Absatz 5)**

Die Vorschrift bewehrt die Pflichten der Zweckverbände, auf einen Gemeinschaftstarif hinzuwirken (s. o. zu Nummer 3 - § 5 Absatz 3) und den aus der Rechtsverordnung nach Absatz 1 folgenden Anforderungen nachzukommen (s. o. zu Nummer 8 Buchstabe a - § 11 Absatz 1) finanziell. Kommen diese ihrer Pflicht nicht nach, so kann das Land die ihnen nach § 11 Absatz 1 zukommende Pauschale in Höhe von bis 10 v. H. kürzen, zurückfordern oder die Auszahlung aussetzen.

Angesichts der bundesrechtlich nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz bestehenden Tarifoheit der Verkehrsunternehmen ist die Bildung von Gemeinschaftstarifen nicht nur eine Angelegenheit des Zweckverbandes. Dieser hat gemäß § 5 Absatz 3 den Gemeinschaftstarif für den gesamten Bereich des Kooperationsraums zu entwickeln, kann ihn aber nur in dem eigenen Aufgabenbereich des SPNV verkehrsvertraglich realisieren. Die Umsetzung des von dem Zweckverband beschlossenen Gemeinschaftstarifs obliegt hingegen für den übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV. Die Regelung des Absatzes 5 erfasst dementsprechend auch die Pauschale nach § 11 Absatz 2 insofern, als die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV die von den Zweckverbänden beschlossenen Gemeinschaftstarife in ihrem Aufgabenbereich, dem straßengebundenen ÖPNV, nicht umsetzen. Verkehrsunternehmen, die sich dem durch den Zweckverband beschlossenen und von den kommunalen Aufgabenträgern umzusetzenden Gemeinschaftstarif verweigern, sind als Adressaten einer Weiterleitung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 ausgeschlossen (s. dort Satz 10).

Die finanzielle Bewehrung der auf die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifs ausgerichteten Pflichten der Zweckverbände, der anderen kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen ist nicht neu. Entsprechende Regelungen hatte bereits das erste Nahverkehrsgesetz Nordrhein-Westfalens (vgl. §§ 13 Absatz 1 und 14 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes NW vom 7. März 1995 – GV. NW. S. 196) enthalten. Die Vorschriften wurden obsolet, nachdem ihr Zweck – die Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen in den damals neu bestehenden Kooperationsräumen – erfüllt war. Sie werden nunmehr wieder erforderlich, um die Realisierung von Gemeinschaftstarifen in den drei jetzt existierenden Kooperationsräumen zu unterstützen.

**Zu Nummer 9 Buchstabe a (§ 11a Absatz 2)**

In besonders gelagerten Ausnahmefällen sollen auch Seilbahnen dem Anwendungsbereich des Gesetzes unterfallen, wenn sie ausschließlich dem ÖPNV dienen. Weitere Voraussetzung ist, dass für die Beförderung der jeweils gültige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif zur Anwendung kommen.

Damit besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der im ÖPNVG NRW geregelten Förderungen für die dem ÖPNV zuzurechnenden Seilbahnen. Hierzu wird der Anwendungsbereich der Ausbildungsverkehr-Pauschale, die bislang auf Verkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt ist, erweitert.

#### **Zu Nummer 9 Buchstabe b (§ 11a Absatz 5)**

Die Ergänzung der Regelung stellt klar, dass zurück erhaltene Mittel für die in den Absätzen 2 und 3 genannten Verwendungszwecke auch dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie in davor liegenden Jahren erstmalig ausgezahlt wurden.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 12 Absatz 1)**

Das zur Ermittlung des Finanzmittelbedarfs für den SPNV in Auftrag gegebene Gutachten weist für den Zeitraum von 2011 bis 2015 im Bereich der SPNV-Betriebskostenfinanzierung einen erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf aus. Diesem soll durch Festlegung angemessener Finanzmittel im Wege der nach § 11 zu erlassenden Rechtsverordnung entsprochen werden. Zur Gegenfinanzierung ist die Absenkung des Mindestbetrages der pauschalierten Investitionsförderung (§ 12) erforderlich, die erst ab 2013 wirksam wird (vgl. Artikel 2).

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe b (§ 12 Absatz 2)**

Die Förderung der Zweckverbände zwecks eigenständiger Förderung von Investitionsmaßnahmen des ÖPNV über eine pauschalierte Zuwendung hat sich grundsätzlich bewährt. Das Finanzierungssystem wird deshalb beibehalten. Mit Änderung des Absatzes 2 wird die Verteilung der Zuwendung mit Wirkung ab 2013 neu festgesetzt (vgl. Artikel 2). Der in den Sätzen 2 und 3 geregelte Revisionsauftrag wird damit erfüllt. Als Folge davon wird die Revisionsregelung aufgehoben.

Der durch Absatz 2 neu festgelegten Schlüsselung liegt eine Auswertung der einzelnen Fördervorhaben der Jahre 2008 bis 2010 zu Grunde. Diese Auswertung bestätigte die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel durch die Zweckverbände, offenbarte aber zugleich recht erhebliche Unterschiede im Hinblick auf die Bandbreite der Förderwürdigkeit der bewilligten Maßnahmen. Der Umstand, dass einerseits auch investive Maßnahmen nachrangiger Priorität gefördert wurden, aber andererseits nur die notwendigsten Maßnahmen gefördert werden konnten, indiziert die Unangemessenheit der gegenwärtigen Quotierung der pauschalierten Zuwendung. Die neue Schlüsselung ebnet diese Unterschiede unter Zugrundelegung einer Prioritätskategorisierung von Fördergegenstandsgruppen ein. Als Parameter für die Berücksichtigung der kommunalen Fördervorhaben wurden darüber hinaus auch Fläche und Einwohnerzahl zur Bildung der neuen Quote heran gezogen.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe c (§ 12 Absatz 3)**

Die bislang bestehende Voraussetzung für die Förderung des Neu- und streckenbezogenen Ausbaus von Schienenwegen in Form dessen Aufnahme in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (bislang Absatz 3 Satz 3) entfällt. Die Zweckverbände sind berechtigt, unabhängig von der Bedarfsplanung des Landes Investitionsmaßnahmen zu fördern. Die Förderquote wird in Ansehung der insbesondere bei den Gemeinden bestehenden beschränkten Kompensati-

onsförderungsmöglichkeiten auf grundsätzlich 90 vom Hundert erhöht, kann aber in Einzelfällen darüber hinaus erhöht werden. Näheres dazu ist in den Verwaltungsvorschriften zu regeln.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe d (§ 12 Absatz 6)**

Die Ergänzung der Regelung stellt klar, dass zurück erhaltene Mittel für die genannten Verwendungszwecke auch dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie in davor liegenden Jahren erstmalig ausgezahlt wurden.

#### **Zu Nummer 11 (§ 13)**

Die Änderung erfolgt aus Gründen der Rechtsklarheit.

#### **Zu Nummer 12 (§ 18)**

Das ÖPNVG ist befristet. Es tritt am 31. Dezember 2017 außer Kraft. Hierdurch sollen die Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Vorschriften während eines überschaubaren Zeitraums auf ihre Notwendigkeit hin zu überprüfen und Fehlentwicklungen zeitnah zu korrigieren. Vor Außerkrafttreten dieses Gesetzes wird eine Anschlussregelung geschaffen.

#### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift setzt die gesetzlichen Änderungen grundsätzlich mit sofortiger Wirkung in Kraft. Die Änderungen des § 12 Absätze 1 und 2 (Nummer 10 Buchstaben a) und B)) treten zum 1. Januar 2013 in Kraft.