LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/17127**

18.12.2025

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Zehntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

A Problem und Regelungsbedarf

Die Organisationsstrukturen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen sind historisch gewachsen und stehen im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Bildung und Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV. Mit der Regionalisierung des SPNV im Zuge der Bahnreform im Jahr 1996 wurde die Aufgabenträgerschaft für den SPNV neun Zweckverbänden übertragen. Mit der grundlegenden Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) im Jahr 2007 wurde die Aufgabenträgerschaft bei nur noch drei kommunal getragenen Zweckverbänden gebündelt.

Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen für die Erstellung eines modernen und leistungsfähigen SPNV-Angebots weiter signifikant verändert. Dies gilt zum Beispiel für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, Fortschritte in der Digitalisierung, den Fachkräftemangel und die angestrebte Verkehrswende. Diese Veränderungen erfordern ein einheitliches und aufeinander abgestimmtes Vorgehen, effiziente Strukturen, eine hohe Flexibilität und Reaktionsfähigkeit.

In den vorhandenen Strukturen ist dies nur bedingt möglich. Die zahlreichen Akteure (drei SPNV-Aufgabenträgerorganisationen und neun Träger- und Mitgliedszweckverbände) machen die Organisation des SPNV komplex. Damit verbunden ist eine Reihe von Herausforderungen, deren Lösung die Straffung der Entscheidungsprozesse und organisatorischen Bündelung erfordern.

Darüber hinaus bestehen weitere Anpassungsbedarfe einzelner Regelungen des Gesetzes in Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV, auf die Infrastruktur- und Nahverkehrsplanung sowie der rechtlichen Absicherung des Deutschlandtickets.

B Lösung

Die Organisationsreform des SPNV sieht im Kern die Gründung einer landesweiten Anstalt des öffentlichen Rechts durch die drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 vor sowie eine klare Aufgabenverteilung auf drei Ebenen (landesweit, regional, lokal). Dadurch können Effizienzgewinne im Hinblick sowohl auf die Kosten als auch auf die einheitliche Organisation des SPNV erzielt werden. Durch den Abbau von Doppelstrukturen und die Realisierung von Synergiepotenzialen im Bereich der Beschaffung von Fahrzeugen und Verkehrsleistungen

Datum des Originals: 16.12.2025/Ausgegeben: 18.12.2025

können mittel- bis langfristig finanzielle Mittel eingespart werden, die für das SPNV-Leistungsangebot selbst verwendet werden können. Zusätzlich können knappe Personalressourcen in einer Organisation gebündelt und so effizienter eingesetzt werden, um dem zunehmenden Fachkräftemangel zu begegnen. Schlanke Abstimmungswege erhöhen die Reaktionsgeschwindigkeit des Systems.

Vor dem Hintergrund der Strukturreform wird auch die Anpassung der Finanzierungsregelungen insbesondere durch die Anpassung der Regelungen zur SPNV-Pauschale, die Gewährung einer Verbundpauschale und Anpassungen bei der pauschalierten Investitionsförderung umgesetzt.

Die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse in ein SPNV-Grundangebot mit Korridorbezug, das einen Umfang von 85 Millionen anstelle von 40 Millionen Zug-Kilometern hat, ist geeignet, eine Anbindung aller Teilräume in Nordrhein-Westfalen dauerhaft abzusichern und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Anbindung ländlicher und urbaner Räume zu garantieren.

Die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 auf 160 Mio. Euro ab 2026 mit einer Dynamisierung von 3 % jährlich ab dem Jahr 2027 soll den Aufgabenträgern weitere finanzielle Spielräume geben.

Die Aufnahme des § 14a regelt die Umsetzung des Deutschlandtickettarifs durch die Aufgabenträger und stellt damit landesseitig die Fortführung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus sicher. Außerdem wird der finanzielle Ausgleich des Landes aus Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger, die ihrerseits den Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge auch nur im Rahmen dieser Richtlinien vornehmen müssen, festgelegt.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Durch den Gesetzentwurf werden keine Kosten für den Landeshaushalt ausgelöst. Durch die Strukturreform werden im Gegenteil Effizienzgewinne gehoben. Die neue Verbundpauschale wird aus freiwerdenden Mitteln der SPNV-Pauschale aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Beteiligt sind das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie, das Ministerium der Finanzen, das Ministerium des Innern und das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung.

F Auswirkung auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Auswirkungen werden in Bezug auf die Selbstverwaltung in geringem Umfang erwartet. Die diesbezüglichen Festlegungen sind ausführlich mit den Zweckverbänden und den kommunalen Spitzenverbänden erörtert worden.

Eine grundlegende Risikoveränderung für die kommunalen Gewährträger ist nicht zu erwarten, denn der Schienenpersonennahverkehr war und bleibt in kommunaler Trägerschaft. Hinzu kommt, dass durch die geplante Erhöhung des Mindestbetrags der Pauschale nach § 11 Absatz 1 (SPNV-Pauschale) und deren langer Verwendbarkeit von 18 Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt oder zurückgeflossen sind, größere finanzielle Spielräume eröffnet werden und eine Absicherung des SPNV-Grundangebots geschaffen wird, die das finanzielle Risiko der Kommunen weiter verringert.

Die neugeschaffene Pauschale zur Verbundfinanzierung nach § 11 Absatz 1a sichert die eigenständige Finanzierung der Aufgaben der drei regionalen Zweckverbände an der Schnittstelle zwischen SPNV und ÖSPV.

Die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale um 30 Mio. Euro zuzüglich der Dynamisierung vergrößert die Spielräume der Kommunen zur Umsetzung der grundsätzlich freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe der Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

G Finanzielle Auswirkung auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Unmittelbare Auswirkungen auf die Unternehmen und privaten Haushalte sind nicht zu erwarten. Die Erhöhung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 (ÖPNV-Pauschale) erhöht durch die Vorgabe einer mindestens 80 %-igen Weiterleitungsverpflichtung von den Aufgabenträgern an die Verkehrsunternehmen deren Mittelausstattung.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Der Gesetzentwurf wurde gemäß dem Gender Mainstreaming Ansatz geprüft. Es wirkt sich nicht auf die Gleichstellung von Männern und Frauen aus.

I Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW

Das Gesetz sichert und verbessert den öffentlichen Personennahverkehr als wichtigen Bestandteil der nachhaltigen Mobilität (SDG 11 der Nachhaltigkeitsstrategie NRW), in dem das bisherige SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse durch das neue SPNV-Grundangebot weiterentwickelt und die Mittelausstattung der Aufgabenträger erhöht sowie Hinwirkungspflichten zur Digitalisierung geschaffen werden.

J Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Keine.

K Auswirkungen auf das E-Government und die Digitalisierung von Staat und Verwaltung (E-Government-Check)

Keine.

L Befristung

Einer Befristung bedarf es nicht, da es sich um ein Änderungsgesetz zu einem unbefristet geltenden Gesetz handelt.

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

Gesetzentwurf der Landesregierung	Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen
Zehntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen	
Artikel 1	
Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), das zuletzt durch das Gesetz vom 5. Dezember 2023 (GV. NRW. 1275) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	**Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW -**
1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:	**Inhaltsübersicht**
a) Die Angaben zu den §§ 6 und 7 werden wie folgt gefasst:	
„§ 6 Landesweite Anstalt	§ 6 Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken
§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Grundangebot“	§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
b) Die Angabe zu § 14 wird durch die folgenden Angaben ersetzt:	
„§ 14 Bürgerbusse und sonstige Förderung § 14a Deutschlandticket“	§ 14 Sonstige Förderung
c) Nach der Angabe zu § 16 wird die folgende Angabe eingefügt:	
„§ 16a Übergangsregelung“	
	§ 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 Linien- sowie

diesen ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Gelegenheitsverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

2. § 1 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, handelt.“

(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, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.
(3a) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen und Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif sowie der landesweite Tarif nach § 5 Absatz 3 zur Anwendung kommen. Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.

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

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „schienengebundene“ durch die Angabe „spurgebundene“ ersetzt.

§ 2
Grundsätze

(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren

Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Die landesweite Anstalt und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 haben gemeinsam darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.“

(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.

c) In Absatz 2a Satz 2 wird die Angabe „Zweckverbände“ durch die Angabe „landesweiten Anstalt“ ersetzt.

(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, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt. Die dazu

notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbünden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.

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

(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.

d) In Absatz 7 wird die Angabe „Rufbusse“ durch die Angabe „Linienbedarfsverkehre“ und die Angabe „Linientaxen“ durch die Angabe „ÖPNV-Taxis“ ersetzt.

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

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.

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

(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.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

§ 5
Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte jeweils einen Zweckverband 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 Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise 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.

Kreisangehörige Städte können Mitglied eines Zweckverbandes sein, sofern sie Aufgabenträger im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 sind.

Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1

(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 Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise 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

geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.

Bestehende gemeinsame Anstalten nach § 5a bleiben von Satz 1 unberührt.“

Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.

(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.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf eine Koordinierung der Nahverkehrsplanungen seiner Mitglieder untereinander und mit der landesweiten Anstalt, auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife, auf die Bildung eines landesweiten Tarifs, landeseinheitliche Beförderungsbedingungen, einheitliche digitale Tarife und Vertriebssysteme, im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, einheitliche Produkt- und

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein landesweit übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken."

(3a) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können weitere Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 1 übertragen; die Möglichkeit der Übertragung des straßengebundenen ÖPNV durch die Aufgabenträger auf die bisherigen Zweckverbände bleibt unberührt.

(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes ist sicherzustellen, daß Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.

(5) Ist in einem Kooperationsraum ein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband nicht vorhanden, so kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluss von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.

(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb einer Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandssatzung erlassen.

§ 5a
Gemeinsame Anstalt

5. §5a Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Kreise und kreisfreie Städte können zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung sowie die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 zur Aufgabenwahrnehmung eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (gemeinsame Anstalt)

(1) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände können zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Sinne des § 5 Abs. 1 durch Vereinbarung einer Satzung eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (gemeinsame Anstalt) errichten.

errichten. Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die gemeinsame Anstalt die Bestimmungen der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts entsprechend."

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.

(2) Die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates obliegt den Vertretungen der Beteiligten. § 114a Abs. 7 Sätze 4, 5 und 7 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.

6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6
Landesweite Anstalt

(1) Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 errichten durch Vereinbarung einer Satzung eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (landesweite Anstalt). Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die landesweite Anstalt die Bestimmungen des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NW. S. 621), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts in gemeinsamer Trägerschaft (gemeinsames Kommunalunternehmen) entsprechend.

§ 6
Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Wenn eine Einigung über Fragen des Zusammenwirkens zwischen den beteiligten Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall

(2) Die Satzung muss mindestens Angaben enthalten über

1. die beteiligten Zweckverbände nach § 5 Absatz 1,
2. den Sitz der landesweiten Anstalt,
3. die Bildung von Ausschüssen und Beiräten, soweit dies für die Aufgabenerledigung erforderlich ist,
4. den Betrag der von jedem beteiligten Zweckverband auf das Stammkapital zu leistenden Einlage (Stammeinlage),
5. die Aufbringung der Mittel im Falle der Haftung,
6. den räumlichen Wirkungsbereich, wenn ihr hoheitliche Befugnisse oder das Recht, entsprechend § 114a Absatz 3 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen Satzungen zu erlassen, übertragen werden und
7. die Verteilung des Anstaltsvermögens und des Personals im Fall der Auflösung und des Austritts eines Trägers.

(3) Die Satzung hat über Absatz 2 hinausgehend zu regeln, dass

1. der Einsatz der im Eigentum der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 befindlichen Fahrzeuge im Umfang der der Finanzierung zugrundeliegenden Parameter für den Einsatz über die entsprechende Vergabe von Verkehrsleistungen gewährleistet wird,
2. die zum Zeitpunkt der Übertragung der Aufgabenträgerschaft nach Absatz 6 nicht verwendeten Teile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 von ihren Trägern auf die landesweite Anstalt übergehen und
3. die Handlungsfähigkeit der landesweiten Anstalt zu jeder Zeit gewährleistet wird sowie Beschlüsse im Verwaltungsrat im Regelfall mit einfacher Mehrheit zu fassen sind.

Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen. In den Fällen der Sätze 3 und 4 gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.

(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. Sie sollen ebenso im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote 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.

(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.

(4) Der Verwaltungsrat besteht aus 24 Mitgliedern, die zu gleichen Teilen durch die Verbandsversammlungen der drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 gewählt werden. Die Hälfte der Mitglieder muss aus Hauptverwaltungsbeamtinnen und -beamten oder von ihnen bestimmten Bediensteten der kreisfreien Städte oder der Kreise der entsendenden Zweckverbände bestehen. Die übrigen Mitglieder können sachkundige Personen sein, die der Vertretung des Zweckverbandes nach § 5 Absatz 1 angehören können. Die Voraussetzungen für die erforderliche Sachkunde hat der Zweckverband nach § 5 Absatz 1 zu prüfen und sicherzustellen. Sachkunde bedeutet dabei den Nachweis einer fachlichen Eignung zum Verständnis der wirtschaftlichen und rechtlichen Abläufe im Tagesgeschehen der landesweiten Anstalt. Fällt eine der Voraussetzungen nachträglich weg, so scheidet das Mitglied aus dem Verwaltungsrat aus. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen.

(5) Die Zusammensetzung und Größe des Vorstands wird durch die Satzung bestimmt. Der Vorstand muss geschlechtsparitätisch besetzt werden, es sei denn, im Einzelfall liegt eine sachlich begründete Ausnahme vor. Die oder der Vorsitzende des Vorstands hat das Letztentscheidungsrecht bei Stimmengleichheit. Der Vorstand wird vom Verwaltungsrat für die Dauer von höchstens fünf Jahren bestellt. Erneute Bestellungen sind zulässig. Durch entsprechende Regelungen in der Satzung ist die Handlungsfähigkeit des Vorstandes zu jeder Zeit sicherzustellen.

(6) Der landesweiten Anstalt ist mit Wirkung zum 1. Januar 2027 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Dabei hat sie die Interessen aller Regionen des Landes angemessen zu berücksichtigen. Wenn sich Maßnahmen ausschließlich auf das Gebiet

eines Zweckverbandes nach § 5 Absatz 1 beziehen, so ist vor der Umsetzung Einvernehmen mit dem betroffenen Zweckverband herzustellen. Ihr kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung den SPNV ergänzender oder SPNV-ferne Räume erschließender Schnellbusverkehre übertragen werden. Darüber hinaus kann ein Zweckverband nach § 5 Absatz 1 mit Zustimmung des Verwaltungsrates der landesweiten Anstalt weitere Aufgaben auf diese übertragen. Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Grundangebotes nach § 7 Absatz 3 kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen. In diesem Fall gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.

(7) Die landesweite Anstalt stellt im SPNV die Anwendung von Gemeinschaftstarifen, kooperationsraumübergreifender, landesweiter sowie im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln bundesweiter Tarife sicher. Sie hat in Abstimmung mit ihren Trägern auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hinzuwirken.

(8) Die landesweite Anstalt kann zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV 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.

(9) Ist eine den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechende landesweite Anstalt nicht vorhanden, so können die zuständigen Bezirksregierungen den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 eine angemessene Frist zum Abschluss einer Vereinbarung über die Errichtung der landesweiten Anstalt setzen. Kommt die Vereinbarung innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung Düsseldorf die erforderlichen Anordnungen treffen und die Anstaltssatzung erlassen."

7. Die §§ 7 und 8 werden wie folgt gefasst:

„§ 7
ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Grundangebot

(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 spurgebundenen ÖPNV-Infrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

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

(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zu wendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 gefördert werden sollen.

(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Benehmen mit der landesweiten Anstalt und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein SPNV-Grundangebot fest, das bei Bedarf fortzuschreiben ist. Für dieses SPNV-Grundangebot wird für jeden Korridor in allen Landesteilen mindestens eine Grundanbindung bestimmt, die die Bedienung aller Haltepunkte auf einem Korridor mit einer Mindestzahl von Fahrtenpaaren umfasst. Dabei sind Bindungen aus den von der landesweiten Anstalt und den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Grundangebot hat den Umfang von landesweit 85 Millionen Zug-Kilometern und ist in Korrelation zu einer im Falle einer grundlegenden Revision zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 287) geändert worden ist, für Nordrhein-Westfalen anteilig anzupassen.

(3) - aufgehoben –

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität.

Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.

§ 8
Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und die landesweite Anstalt stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. In den Städten Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Gütersloh, Hagen, Hamm, Herne, Köln, Krefeld, Leverkusen, Mönchengladbach, Mülheim an der Ruhr, Münster, Neuss, Oberhausen, Paderborn, Recklinghausen, Siegen, Solingen und Wuppertal ist der Nahverkehrsplan der Stadt oder der das jeweilige Stadtgebiet betreffende Teil des Nahverkehrsplans des jeweiligen Kreises als Teil eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) anzulegen.

(2) Die Nahverkehrsplanung der landesweiten Anstalt für den SPNV ist bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

§ 8
Nahverkehrsplan

(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 und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(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, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten einschließlich Vorgaben zur Anschlusssicherung für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Absatz 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

8. § 9 wird wie folgt geändert:

§ 9
Aufstellungsverfahren

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Regionalplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.“

(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.

(2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte können einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen, der dann an die Stelle des Nahverkehrsplanes im Sinne des § 8 Absatz 1 Satz 1 tritt.“

(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.

(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

(5) Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.

9. § 10 Absatz 1 bis 3 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen

1. zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten und Organisationsausgaben im ÖPNV,
2. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
3. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,
4. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse,

§ 10
Allgemeines

(1) Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen

1. zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten im ÖPNV,

1a. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
2. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,
3. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse sowie
4. für sonstige Zwecke des ÖPNV.

5. für Bürgerbusse und sonstige Zwecke des ÖPNV sowie
6. für das Deutschlandticket.

(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz, dem GVFG sowie dem Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098) in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.

(3) Die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a des Personenbeförderungsgesetzes und § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, werden in Anwendung des § 64a Personenbeförderungsgesetz und des § 6h des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, ab dem Kalenderjahr 2011 durch die Pauschalen gemäß § 11 Absatz 1 und § 11a ersetzt."

(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist, des Bundes, dem GVFG sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.

(3) Die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG und § 6a AEG werden in Anwendung des § 64a PBefG und des § 6h AEG ab dem Kalenderjahr 2011 durch die Pauschalen gemäß § 11 Absatz 1 und § 11a ersetzt. Die Ausgleichsleistungen werden für die Kalenderjahre bis 2010 mit der Maßgabe gewährt, dass die für das Jahr 2006 festgesetzten Werte

1. der Ausnutzung der Zeitfahrausweise pro Tag
2. des Verbundzuschlags sowie
3. der mittleren Reiseweite

gemäß § 3 PBefAusglV und § 3 AEAusglV zu Grunde zu legen sind. Gleiches gilt für die Zuordnung der Verkehrsunternehmen zu den Kostensatzgruppen gemäß § 45a Abs. 2 Satz 2 PBefG in Verbindung mit der PBefKostenV NRW. Eine nach dem 31. Dezember 2006 vorgenommene Unternehmensverschmelzung oder -aufspaltung sowie Übertragung der Betriebsführung gemäß § 2 PBefG oder eine ähnlich gelagerte Änderung der Unternehmens- oder Betriebsorganisation ist bei der Anwendung der Sätze 2 und 3 nicht zu berücksichtigen. Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG werden nur an Unternehmen gewährt, soweit diese im Jahr 2006 SPNV-Leistungen erbracht haben und diese bei der Förderung des SPNV-Leistungsangebots durch das Land nicht berücksichtigt wurden. § 7 Abs. 3 Satz 1 PBefAusglV und

§ 7 Abs. 3 Satz 1 AEAusglV finden keine Anwendung. Die Gewährung der bundesgesetzlichen Erstattungsleistungen gemäß § 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches – Neuntes Buch– (SGB IX) erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem für Kommunales zuständigen Ministerium sowie im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

10. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch die folgenden Absätze 1 und 1a ersetzt:

„(1) Das Land gewährt der landesweiten Anstalt nach § 6 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 1,6 Milliarden Euro. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes. Die Höhe der Pauschale wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots sowie den SPNV ergänzende oder SPNV-ferne Räume erschließende Schnellbusverkehre zu verwenden oder weiterzuleiten. Das sektorale Verhältnis zwischen den Zugkilometerleistungen in den Gebieten der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 (Teilräume) im Durchschnitt der Jahre 2023 bis 2025 auf Basis der Jahresfahrpläne darf sich dabei nur um bis zu 5 Prozent verändern. Die Pauschale kann auch für andere Zwecke des SPNV mit Ausnahme von Personalausgaben

§ 11
ÖPNV–Pauschale

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens einer Milliarde Euro. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Pauschale wird nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt, durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für regionale Schnellbusverkehre oder andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Absatz 4 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur

verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die landesweite Anstalt darf höchstens 1,5 Prozent der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist.

(1a) Das Land gewährt den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von 50 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2028 steigt die Pauschale nach Satz 1 jährlich um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Festlegung erfolgt zu 80 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl und zu 20 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes mit Stand zum 31.12. des zweiten Vorjahres der Gewährung. Die Pauschale ist für die allgemeinen und weitere Ausgaben der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1, die sich aus der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Absatz 3 Satz 3 und 4 ergeben, zu verwenden oder an öffentliche oder private Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die Zweckverbände dürfen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten. Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.

Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Eine unmittelbare oder mittelbare Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an andere Zweckverbände als die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 ist ab dem Jahr 2028 ausgeschlossen."

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 eine jährliche Pauschale in Höhe von 160 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2027 steigt die Pauschale nach Satz 1 jährlich um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Verteilung der Pauschale wird beginnend mit dem Jahr 2026 alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr (Referenzjahr) neu festgelegt. Die Festlegung erfolgt nach folgendem Schlüssel:

1. 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Referenzjahr fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr gemäß der §§ 4 und 41 des Personenbeförderungsgesetzes, im ÖPNV gemäß § 1 Absatz 3a, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes sowie im bedarfsorientierten Verkehr,
2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der

(2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Millionen Euro.
Ab dem Jahr 2017 werden

1. 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2014 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz sowie im bedarfsorientierten Verkehr,
2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2014 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2016

Einwohnerzahl zum 31.12. im Referenzjahr und

3. 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Referenzjahr.

Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Mindestens 80 Prozent der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden. Die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.“

vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 947) und

3. 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Jahr 2014

verteilt; die Verteilung wird alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu festgelegt. Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden; die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisen-bahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 zulassen. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschehen unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Die Pauschalen dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach den §§ 12 und 13 verwendet werden. Zinserträge oder ersparte

(3) Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschieht unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Die Pauschalen dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach den §§ 12 und 13 verwendet werden. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale gemäß Absatz 2 bis zu ihrer Weiterleitung oder Verwendung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.

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) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV wie folgt verausgabt werden:

1. Mittel der Pauschale nach Absatz 1 bis zu 18 Monate für die in Absatz 1 aufgeführten Zwecke und
2. Mittel der Pauschalen nach den Absätzen 1a und 2 bis zu sechs Monate für die dort genannten Zwecke.

Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 5 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen."

(4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verausgabt werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen.

(5) Das Land kann die Pauschalen in Höhe von bis 10 vom Hundert kürzen, zurückfordern oder ihre Auszahlung nach Absatz 3 aussetzen, wenn die Empfänger der Pauschalen

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.

11. § 11a wird wie folgt geändert:

§ 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.

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Mindestens 87,5 Prozent der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraus-

(2) Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind

setzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Abweichend hiervon sind für die Jahre 2023 bis 2025 die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger maßgebend, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 PBefG integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 7 für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

die Zuordnung und Berechnung nach Satz 7 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.“

(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.

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) 70 Prozent der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 Prozent zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale zulassen. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden. Gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.“

(4) 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 vom Hundert zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.

(5) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die

Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für 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.

12. § 12 wird wie folgt geändert:

§ 12
Pauschalierte Investitionsförderung

a) In Absatz 1 wird die Angabe „des Bundes“ gestrichen.

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, nach dem Entflechtungsgesetz sowie ab dem Jahr 2020 aus Landesmitteln in entsprechender Höhe pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 150 Millionen Euro.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Von der Gesamtförderung gemäß Absatz 1 erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe a für das Jahr 2027 51,447 Prozent, für das Jahr 2028 49,549 Prozent und ab dem Jahr 2029 47,651 Prozent, der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe b für das Jahr 2027 29,198 Prozent, für das Jahr 2028 28,444 Prozent und ab dem Jahr 2029 27,691 Prozent und der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe c für das Jahr 2027 19,355 Prozent, für das Jahr 2028 22,007 Prozent und ab dem Jahr 2029 24,658 Prozent.“

(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.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur sowie Planungsleistungen für Infrastrukturvorhaben, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen,

(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

Zweckverbände, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Über einen Zeitraum von fünf Jahren sind durchschnittlich mindestens 20 und höchstens 50 Prozent der Mittel für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die dem SPNV dienen. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Maßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist. Investitionsmaßnahmen des SPNV dürfen darüber hinaus nur gefördert werden, wenn deren Notwendigkeit von der landesweiten Anstalt als Aufgabenträger des SPNV bestätigt wurde.“

Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Mindestens 50 vom Hundert der Mittel sind für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen. Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.

(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.

d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Zweckverbände haben für die Verwendung und Weiterleitung der Zuwendung Förderrichtlinien zu erlassen. Die Zweckverbände

(5) Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der

haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen. Die der Förderung zu Grunde liegenden technischen, digitalen und baulichen Standards sind mit der landesweiten Anstalt abzustimmen und von allen drei Zweckverbänden einheitlich festzulegen. Wenn eine Einigung über die Standards zwischen den Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. In diesen Fällen gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.“

Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.

(6) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu 18 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, zur Förderung von Maßnahmen im Sinne des Absatzes 3 verwendet werden. Danach nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Förderung haben die Zweckverbände bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen. Für die Regionalisierungsmittel des Bundes ist über den Nachweis nach Satz 3 hinaus ein Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bis zum 15. August des Folgejahres vorzulegen.

13. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Investitionsmaßnahmen zur Errichtung der für den Betrieb von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,“

§ 13
Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

(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 zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen,
4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,
5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,
7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.

Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahn-

unternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874) in der jeweils geltenden Fassung zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 und der landesweiten Anstalt ergänzend gefördert werden. Die vom Land gewährte ergänzende Förderung wird auf die Förderung nach § 12 angerechnet, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die nach Absatz 1 gefördert werden.“

(2) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände ergänzend gefördert werden. Die vom Land gewährte ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände nach § 12 angerechnet, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die nach Absatz 1 gefördert werden.

14. § 14 wird durch die folgenden §§ 14 und 14a ersetzt:

„§ 14
Bürgerbusse und sonstige Förderung

(1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben. Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene ÖPNV, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird. Bürgerbusvorhaben werden überwiegend zur Ergänzung des ÖPNV in nachfrageschwachen Regionen eingesetzt. Sie werden mit Zuwendungen für Fahrzeugbeschaffungen, für bedarfsgesteuerte Bürgerbusverkehre, zum Ausgleich von Organisationsausgaben und für sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Bürgerbusangebote gefördert.

(2) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Zuwendungen für weitere Maßnahmen im ÖPNV im besonderen Landesinteresse

§ 14
Sonstige Förderung

Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services sowie für Maßnahmen zur Erprobung neuer Bedienkonzepte im ÖPNV.

§ 14a
Deutschlandticket

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (Deutschlandticket) umzusetzen. Das Land gleicht den Aufgabenträgern die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile nach Maßgabe des Haushaltsplans sowie nach Maßgabe der zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Finanzierungsregelungen aus. Das Nähere regeln Landesrichtlinien. Soweit die Mittel nach Satz 2 nicht mehr zum vollständigen Ausgleich der den Aufgabenträgern durch Erfüllung der Verpflichtung nach Satz 1 entstehenden Belastungen ausreichen sollten, wird das Land die Verpflichtung nach Satz 1 aufheben.“

15. § 15 wird wie folgt gefasst:

„Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11, 11a, 12, 14 und 14a. Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sind Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden. Dabei ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe a die Bezirksregierung Düsseldorf, für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe b die Bezirksregierung Köln und für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe c die Bezirksregierung Arnsberg zuständig. “

§ 15
Zuständigkeiten

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

16. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufgabenträger, die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 und die landesweite Anstalt nach § 6 unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, dass die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Bezirksregierungen führen jeweils die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt. Abweichend davon ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe a die Bezirksregierung Düsseldorf, für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe b die Bezirksregierung Köln und für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe c die Bezirksregierung Arnsberg zuständig. Sind an Angelegenheiten, die einer Entscheidung der Aufsichtsbehörde bedürfen, auch Mitglieder der Zweckverbände oder landesweiten Anstalt außerhalb des Regierungsbezirkes der zuständigen Bezirksregierung nach Satz 2 beteiligt, kann die oberste Aufsicht für diese Angelegenheiten die nach Satz 2 zuständige Bezirksregierung für zuständig erklären.“

c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände und Anstalten des

§ 16
Aufsicht

(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.

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

(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.

(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.

(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.

öffentlichen Rechts bleiben unberührt. Abweichend davon ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe a die Bezirksregierung Düsseldorf, für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe b die Bezirksregierung Köln und für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe c die Bezirksregierung Arnsberg zuständig. Sind an Angelegenheiten, die einer Entscheidung der Aufsichtsbehörde bedürfen, auch Mitglieder der Zweckverbände oder landesweiten Anstalt außerhalb des Regierungsbezirkes der zuständigen Bezirksregierung nach Satz 2 beteiligt, kann die oberste Aufsicht für diese Angelegenheiten die nach Satz 2 zuständige Bezirksregierung für zuständig erklären.“

(6) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist Sonderaufsichtsbehörde über die Zweckverbände nach § 5 Abs. 1, soweit diese Aufgaben nach §§ 13, 15 Satz 2 wahrnehmen. Das Ministerium kann zur rechtmäßigen Aufgabenerfüllung Weisungen erteilen. Zur zweckmäßigen Erfüllung dieser Aufgaben kann es allgemeine Weisungen erteilen, um die gleichmäßige Erfüllung oder die Wahrung von Verkehrsinteressen des Landes zu sichern; besondere Weisungen kann es erteilen, wenn das Verhalten des Zweckverbandes im Einzelfall verkehrspolitisch nicht geeignet erscheint. Weisungen zur Erledigung einer bestimmten Aufgabe im Einzelfall führt der Zweckverbandsvorsteher als staatliche Verwaltungsbehörde durch, sofern die Aufsichtsbehörde dies in der Weisung festlegt. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium kann sich jederzeit über Angelegenheiten im Sinne von Satz 1 unterrichten.

(7) Die Verwendung der Pauschalen nach §§ 11 und 11a unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.

(8) Die Aufgabenträger sind verpflichtet, dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium insbesondere zur Neufestsetzung der Pauschalen nach § 11 sowie der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 alle erforderlichen Auskünfte, die amtlichen Statistiken nicht entnommen werden können, fristgerecht und vollständig zu erteilen; das Ministerium kann im Rahmen seines Auskunftsanspruchs auch die Vorlage von Dokumenten verlangen.

17. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a
Übergangsregelung

In der Satzung der landesweiten Anstalt kann geregelt werden, dass abweichend von § 6 Absatz 6 Rechte und Pflichten der Zweckverbände nach § 5 aus am 1. Januar 2027 bestehenden Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über die Leistungserbringung im SPNV erst zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Ablauf des 31. Dezember 2028, auf die landesweite Anstalt übertragen werden. Die landesweite Anstalt darf hierzu bis zum 31. Dezember 2028 die hierfür erforderlichen Anteile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 an die Zweckverbände weiterleiten. Die Zweckverbände haben über die Verwendung der Mittel einen Nachweis entsprechend § 11 Absatz 4 Satz 3 zu führen. Die übrigen Regelungen des Gesetzes bleiben unberührt.“

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2, 3 und 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 4, Nummer 10 Buchstaben a und d sowie Nummer 12 treten zum 1. Januar 2027 in Kraft.

(3) Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2026 in Kraft.

(4) Artikel 1 Nummer 17 tritt zum 1. Januar 2027 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2029 außer Kraft.

Begründung

A Allgemeiner Teil

Die Organisationsstrukturen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen sind historisch gewachsen und stehen im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Bildung und Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV. Mit der Regionalisierung des SPNV im Zuge der Bahnreform im Jahr 1996 wurde die Aufgabenträgerschaft für den SPNV neun Zweckverbänden übertragen. Mit der grundlegenden Novellierung des ÖPNVG NRW im Jahr 2007 wurde die Aufgabenträgerschaft bei nur noch drei kommunal getragenen Zweckverbänden gebündelt.

Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen für die Erstellung eines modernen und leistungsfähigen SPNV-Angebots weiter signifikant verändert. Dies gilt zum Beispiel für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, Fortschritte in der Digitalisierung, den Fachkräftemangel und die angestrebte Verkehrswende. Diese Veränderungen erfordern ein einheitliches und aufeinander abgestimmtes Vorgehen, effiziente Strukturen, eine hohe Flexibilität und Reaktionsfähigkeit.

In den vorhandenen Strukturen ist dies nur bedingt möglich. Die zahlreichen Akteure (drei SPNV-Aufgabenträgerorganisationen und neun Träger- und Mitgliedszweckverbände) machen die Organisation des SPNV komplex. Damit verbunden ist eine Reihe von Herausforderungen:

- Intransparenzen in den Entscheidungsstrukturen, hohe Abstimmungsbedarfe und -aufwände sowie unklare Verantwortlichkeiten erschweren ein abgestimmtes Vorgehen und kurze Reaktionszeiten.
- Die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern bedarf gesonderter Strukturen. Da zudem die jeweiligen Entscheidungsgremien innerhalb der Organisationen gemeinsamen Zielen und Projekten zustimmen müssen, werden flexible und rasche Abstimmungen und ein einheitliches Vorgehen zusätzlich erschwert.
- Knappe Personalressourcen werden nicht gebündelt eingesetzt, was angesichts des stetig wachsenden Fachkräftemangels problematisch ist.
- Durch die Doppelstrukturen in den Verwaltungen der drei SPNV-Aufgabenträgerorganisationen werden Finanzmittel gebunden, die für die Stärkung des SPNV eingesetzt werden könnten. Synergiepotenziale, die etwa in der gemeinsamen Beauftragung oder dem gemeinsamen Controlling von Verkehrsleistungen liegen, bleiben ungenutzt.

Diese Herausforderungen betreffen die Effizienz, Flexibilität und Reaktionsfähigkeit des Systems. Sie zeigen die Schwächen der aktuellen Organisation des SPNV auf. Deshalb haben die vorliegenden Regelungen insbesondere die Strukturen im SPNV und die Effizienz und Effektivität der Mittelverwendung zum Gegenstand.

Kern der Regelungen im Zusammenhang mit der Organisationsreform sind die Änderungen der §§ 5, 6, 7 Absatz 3, 11 Absatz 1 und Absatz 1a sowie 12. Dazu gehören insbesondere

- die Streichung der Berücksichtigung der bisherigen Alt-Zweckverbände im Gesetz (§ 5 Absatz 1),
- die Regelungen zur Gründung und Organisation des neuen SPNV-Aufgabenträgers und seine ab 2027 wahrzunehmenden Aufgaben (§ 6),
- die Weiterentwicklung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse zu einem SPNV-Grundangebot mit Korridorbezug, das einen Umfang von 85 Millionen anstelle von

40 Millionen Zug-Kilometern hat und im Falle einer künftigen Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu erhöhen ist (§ 7 Absatz 3),
- die Neuregelung der SPNV-Pauschale an den landesweiten Aufgabenträger (§ 11 Absatz 1) mit Einschränkungen zur Verwendbarkeit der Mittel für andere Zwecke des ÖPNV mit klarem Ausschluss der Weiterleitung von Mitteln an die Alt-Zweckverbände,
- die Trennung der Finanzierung von Verbundaufgaben von der Finanzierung des SPNV-Betriebs und Bündelung in einer Verbundpauschale (§ 11 Absatz 1a) sowie
- die Anpassung der pauschalierten Investitionsförderung in Bezug auf die Mitwirkung des neuen landesweiten SPNV-Aufgabenträgers bei den zu fördernden SPNV-Investitionsvorhaben im Rahmen der pauschalierten Investitionsförderung (§ 12).

Neben den Änderungen im Zuge der Organisationsreform enthält der Gesetzentwurf folgende weiteren Anpassungen des Gesetzes:

- Anhebung der Betragsgrenze für ÖPNV-Bedarfs- und Infrastrukturfinanzierungsplanpflicht (§ 7 Absätze 1 und 2) von 5 auf 10 Millionen Euro,
- Umsetzung des EU-Rechts zu sog. sustainable urban mobility plans (SUMP) in die Nahverkehrsplanung und Ermöglichung einer gemeinsamen Nahverkehrsplanung durch benachbarte Aufgabenträger des übrigen ÖPNV (§ 9),
- Erhöhung der ÖPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 2) um 30 Millionen Euro ab 2026 und Dynamisierung um jährlich 3 Prozent ab 2027 auch zur Kompensation der in § 13 Absatz 1 Nummer 6 entfallenden Förderung von Fahrzeugen im Rahmen der Elektrobusförderung,
- Entfristung der bisher auf den Zeitraum bis 2025 geregelten Weiterverteilung der Ausbildungsverkehr-Pauschale als Konsequenz der Fortführung des Deutschlandtickets (§ 11a),
- Aufspaltung des § 14 (sonstige Förderung) in zwei Absätze zur prominenteren Darstellung der Bürgerbusförderung sowie
- Schaffung einer eigenständigen Norm für die Finanzierung des Deutschlandtickets (§ 14a).

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des ÖPNVG NRW)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Folgeänderungen zu Nummer 6, Nummer 14 und Nummer 17.

Zu Nummer 2 (§ 1 Absatz 3)

Vollzitat ergänzt.

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 2 Absatz 1 Satz 1)

Folgeänderung zur Änderung des § 7 Absatz 1 Satz 2.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 2 Absatz 2)

Die Regelung stellt sicher, dass auch künftig die landesweite Anstalt nach § 6 und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 auf die Verbesserung des Verkehrsangebotes und des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene hinzuwirken haben.

Zu Nummer 3 Buchstabe c (§ 2 Absatz 2a)

Folgeänderung zur Änderung des § 6.

Zu Nummer 3 Buchstabe d (§ 2 Absatz 7)

Es soll stärker hervorgehoben werden, dass es sich um On-Demand-Verkehre im ÖPNV handelt, die nach dem Personenbeförderungsgesetz als Linienbedarfsverkehre genehmigt werden. Die ausdrückliche Nennung des ÖPNV-Taxis stellt die Bedeutung des ÖPNV-Taxis für den ÖPNV heraus. Dazu wird die Initiative des Landtags vom 14. Januar 2025 (LT-Drs. 18/12476 „Günstig, flexibel, klimafreundlich - das digitale ÖPNV-Taxi stärken") aufgegriffen.
Das Konzept des sog. ÖPNV-Taxis sieht vor, dass verfügbare Taxis durch das jeweilige Taxiunternehmen an eine zentrale Stelle gemeldet werden und Fahrgäste dann Fahrten zum ÖPNV-Tarif anmelden. Die Fahrten werden über eine Sondervereinbarung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger zu einem gegenüber dem regulären Taxentarif günstigeren Tarif abgerechnet. Dabei gilt der Vorrang des Linienverkehrs, wenn dieser zumutbar zur Verfügung steht. Auf dieser Basis entscheiden die Kreise und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger über die Einführung des ÖPNV-Taxis selbst.

Zu Nummer 4 Buchstabe a (§ 5 Absatz 1)

Durch die bisherigen Entscheidungsstrukturen innerhalb der und zwischen den Zweckverbandsorganisationen werden flexible und rasche Abstimmungen und ein einheitliches Vorgehen erschwert. Zur Reduzierung von Intransparenzen in den Entscheidungsstrukturen, der hohen Abstimmungsbedarfe und -aufwände sowie den teilweise unklaren Verantwortlichkeiten werden die „bisher bestehenden Zweckverbände“ als Träger der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 ausgeschlossen.
Die Möglichkeit der Gründung einer gemeinsamen Anstalt zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung durch die Kreise und kreisfreien Städte ist in § 5a bereits geregelt, so dass es eines Verweises auf eine gemeinsame Anstalt in § 5 Absatz 1 Satz 1 nicht bedarf.

Durch den neuen Satz 2 wird klargestellt, dass wie bisher auch kreisangehörige Städte, die Aufgabenträger nach § 3 sind Mitglieder der Zweckverbände sein können.

Zu Nummer 4 Buchstabe b (§ 5 Absatz 3)

Die schon bisher bestehende Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den Kreisen und kreisfreien Städten auf die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 (regionale Ebene) muss auch weiter bestehen bleiben, damit eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft von der regionalen Ebene als Träger auf die landesweite Anstalt nach § 6 erfolgen kann. Die bisher in § 6 Absatz 3 enthaltenen Regelungen zu bundesweiten Tarifen werden in § 5 Absatz 3 überführt und aktualisiert.

Die schon seit 2008 im ÖPNVG NRW durch das Gesetz selbst auf der regionalen Ebene verorteten Hinwirkungspflichten bleiben unverändert originäre Aufgaben der drei Zweckverbände. Sie haben verantwortlich insbesondere auf

- die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs,
- die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife,
- die Bildung eines landesweiten Tarifs,
- landeseinheitliche Beförderungsbedingungen,
- einheitliche digitale Tarife und Vertriebssysteme,
- im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote,
- ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV,
- einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards und Entwicklungsangebote für einen standardisierten Marktauftritt,
- eine Mobilitätsgarantie,
- kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und
- ein landesweit übergreifendes Marketing

hinzuwirken. Sie haben darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

Neu hinzu kommt eine Hinwirkungspflicht zur Koordinierung der Nahverkehrsplanung seiner Mitglieder untereinander und mit der landesweiten Anstalt.

Im Rahmen der Hinwirkung ist eine Verantwortlichkeit der Zweckverbände für das Erheben, Validieren im Sinne von Fahrplandatenmanagement und -bereitstellung auch in Bezug auf die Organisation der regionalen Fahrgastinformation und dazugehörigen Datenprozesse sinnvoll.

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

Die Zweckverbände go.Rheinland, NWL und VRR dürfen die Verbundpauschale hierfür auch ganz oder teilweise untereinander sowie an juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterleiten. Eine Weiterleitung an andere Zweckverbände (wie z.B. Trägerzweckverbände) hingegen ist ab 2028 ausgeschlossen.

Die Zweckverbände haben diese Hinwirkungspflichten als Verantwortliche grundsätzlich selbst wahrzunehmen. Sie können die operative Erledigung dieser Aufgaben mandatierend an einen Partnerzweckverband (go.Rheinland, VRR, NWL) übertragen oder hierfür eine von ihnen allein bzw. gemeinsam mit den anderen Partnerzweckverbänden getragene AöR bzw. GmbH als Regieeinheit gründen bzw. einsetzen; die Verantwortung für die Aufgabenwahrnehmung bleibt jeweils beim Zweckverband.

Die Regelung eröffnet die Möglichkeit, dass die Zweckverbände darüber hinaus auch weitere koordinierende Aufgaben von den Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 zur Steigerung der Effizienz und der Vereinheitlichung der Aufgabenwahrnehmung übernehmen. Eine zusätzliche Übertragung von weiteren koordinierenden Aufgaben (wie z.B. die Etablierung und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch allgemeine Vorschriften, die Förderung von Maßnahmen des ÖPNV oder die Koordinierung von Fahrplanwechseln) von den Aufgabenträgern auf die Zweckverbände ist schon wegen der Gebietsgrenzen überschreitenden Verkehre innerhalb der Räume sinnvoll und würde sich insbesondere im Sinne der Fahrgäste positiv auswirken.

Zu Nummer 5 (§ 5a Absatz 1)

Mit der Neuformulierung in Satz 1 wird klargestellt, dass auch Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 alleinige Träger der Anstalt öffentlichen Rechts nach § 5a sein können.

Zu Nummer 6 (§ 6)

Ziel der Strukturreform ist es, eine effizientere und einheitliche Organisationsstruktur zu erreichen. Die Errichtung der landesweiten Anstalt mit der Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV auf einer landesweiten Ebene in kommunaler Trägerschaft macht die bisher erforderlichen Abstimmungs- und Einigungsprozesse zwischen den SPNV-Aufgabenträgerorganisationen und innerhalb der bestehenden Gremienstrukturen entbehrlich und Fahrgäste können von einem einheitlichen SPNV-Angebot profitieren.
Mit der Umsetzung der Strukturreform werden nachfolgende Aufgaben durch die landesweite Anstalt ausgeführt:

- Management der Verkehrs- und Vertriebsverträge (zum Beispiel Planung und Durchführung der Beschaffung und Vergabeverfahren und Vertragsüberwachung und -abrechnung)
- Organisation/Planung/gegebenenfalls Vergabe planbarer Schienenersatzverkehre
- Qualitätsmanagement und -standards (zum Beispiel Analyse und Monitoring, Nicht- und Schlechtleistungen bzw. Vertragsstrafen im Rahmen der Leistungserbringung auf Basis der vergebenen Verträge)
- Planung Regionalverkehr (SPNV, Verkehrsachsen) (zum Beispiel strategische Planung, Integraler Taktfahrplan)
- Erarbeitung SPNV-Nahverkehrsplan mit mittelfristiger Angebotsplanung (zum Beispiel Festlegung Ziele und Rahmenvorgaben für Finanzierung und Angebot)
- Finanzierung SPNV, Erlössicherung und -management (zum Beispiel Finanzplanung einschließlich Einnahmen und Einnahmensurrogate, Finanzierung der Verkehrs- und Vertriebsverträge)
- Planung und Koordination der Schieneninfrastrukturbedarfe (zum Beispiel Bedarfsmeldungen an DB InfraGO)
- Managementaufgabe der Fahrzeuge und Assets (zum Beispiel Ausgestaltung Verkehrsverträge bezüglich Fahrzeugbeistellung, Koordination und Durchführung der jeweiligen Vergabeverfahren bezüglich Betriebsleistungen)
- Förderung von den SPNV ergänzenden und SPNV-ferne Räume erschließenden Schnellbuslinien.

Folgende Aufgaben der landesweiten Anstalt erfolgen in Abstimmung mit der regionalen Ebene:
- Umsetzung von Marketing und Vertrieb im SPNV (unter anderem Koordination landesweiter Kundendialogkanäle und des SPNV-Kundendialogs)
- Umsetzung produktspezifischer Vertriebsmaßnahmen im SPNV
- Umsetzung Auskunft und Information
- Umsetzung, Erfassung, Lieferung und Nutzung standardisierter Mobilitätsdaten im SPNV

Absatz 1 regelt die Errichtung der landesweiten Anstalt und deren Rechtsgrundlagen. Im Zusammenhang mit den folgenden Absätzen werden vom allgemeinen Anstaltsrecht abweichende Spezialregelungen für die neue landesweite Anstalt festgelegt, um deren Aufgabe der Sicherstellung eines effizienten ÖPNV zu gewährleisten.

Absatz 2 gibt die Mindestinhalte der Satzung der landesweiten Anstalt vor. Demnach bedarf es obligatorisch Festlegungen darüber, welche Zweckverbände an der Errichtung beteiligt sind. Der Sitz der Anstalt ist ebenfalls von den beteiligten Zweckverbänden zu bestimmen. Eine Einigung über die zu bildenden Ausschüsse und Beiräte ist ebenfalls erforderlich. Hierbei wird davon ausgegangen, dass im Sinne der Effizienz und Kostenersparnis ausschließlich die erforderlichen Ausschüsse und Beiräte gebildet werden.

Um keine neuen überbordenden Strukturen zu schaffen, wird für sinnvoll gehalten, dass höchstens drei Ausschüsse zum Verwaltungsrat mit jeweils höchstens 15 Mitgliedern gebildet werden, darunter ein Ausschuss, der den Vorsitzenden oder die Vorsitzende des Verwaltungsrates bei der Führung der Geschäfte unterstützt und berät sowie die Sitzungstermine der Gremien der landesweiten Anstalt festlegt. Darüber werden nicht mehr als folgende Beiräte für erforderlich gehalten:
1. ein Beirat zu den langfristigen Planungen des Angebotes im SPNV,
2. ein Beirat insbesondere zur Betriebsqualität im SPNV,
3. ein Beirat zu Neu- und Ausbaumaßnahmen und zum Zustand der Eisenbahninfrastruktur.

In diesen Beiräten sollte die Expertise der Fahrgastverbände durch mindestens zwei Vertretungen, auf die sich die einschlägigen Fahrgastverbände in Nordrhein-Westfalen miteinander verständigen, angemessen berücksichtigt werden.

Festgelegt werden muss darüber hinaus, in welcher Höhe eine Stammeinlage der jeweiligen Träger, die auch aus Mitteln der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 gezahlt werden kann, erfolgt, in welchem räumlichen Wirkungsbereich die landesweite Anstalt tätig ist und welche Folgen die Auflösung der Anstalt oder der Austritt eines Trägers hat.

Da die Kreise und kreisfreien Städte nicht selbst Träger der landesweiten Anstalt sind, können sie von Gläubigern der landesweiten Anstalt nicht direkt in Anspruch genommen werden. Auch kommt selbst dann, wenn Gläubiger der landesweiten Anstalt die Zweckverbände (oder einen von ihnen) als Gewährträger der landesweiten Anstalt in Anspruch nehmen, kein Durchgriff auf die Mitgliedskommunen der Zweckverbände in Betracht. Vielmehr müssten die Zweckverbände in solchen Fällen zunächst ihr Verbandsvermögen aufwenden und gegebenenfalls, wenn dieses und andere Möglichkeiten zur Deckung ihres Finanzbedarfs nicht ausreichen, eine entsprechend höhere Umlage erheben. Insofern besteht nur eine Innenhaftung der Kreise und kreisfreien Städte gegenüber ihrem jeweiligen Zweckverband, jedoch keine direkte Außenhaftung.

Absatz 3 legt zwingende Regelungsinhalte der Satzung fest. Demnach muss geregelt werden, dass die im Eigentum der Zweckverbände befindlichen Fahrzeuge im Umfang der der Finanzierung der Fahrzeuge zugrundeliegenden Parameter für den Einsatz über die entsprechende Vergabe von Verkehrsleistungen seitens der landesweiten Anstalt sichergestellt ist. Die

rechtssichere Absicherung der wirtschaftlichen und funktionalen Kontinuität der Finanzierung sowie der präventiven Vermeidung vertragsrelevanter Störungen wurde gutachterlich untersucht. Der Gutachter empfiehlt ergänzende Maßnahmen wie beispielsweise die Aufnahme satzungsrechtlicher Sicherungsmechanismen (Zweckbindungsregelungen, Mitwirkungsrechte der Zweckverbände). Die Regelung sichert die Kontinuität des Betriebs und gewährleistet, dass die in der Vergangenheit getätigten Investitionen in die Fahrzeuge nicht nutzlos werden und die Finanzierung der Fahrzeuge durch die Eigenbetriebe der Zweckverbände aus den Pachtzahlungen für den Fahrzeugeinsatz sichergestellt ist.

Die Träger der landesweiten Anstalt müssen außerdem vereinbaren und regeln, dass die Zweckverbände die ihnen bis zur Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den SPNV gewährten Mittel der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 an die landesweite Anstalt zu zahlen haben. Damit wird sichergestellt, dass die bisher für den SPNV vorgesehenen Gelder auch weiterhin zweckgebunden für diesen Bereich verwendet werden.

Die Vorgabe der einfachen Mehrheit für Beschlüsse des Verwaltungsrates stellt sicher, dass schnelle und effiziente Entscheidungen getroffen werden und Handlungsfähigkeit gewährleistet wird.

Absatz 4 legt die Zusammensetzung des Verwaltungsrats fest.

Durch die Aufteilung der 24 Mitglieder zu gleichen Teilen auf die drei Zweckverbände wird gewährleistet, dass die regionalen Interessen und Besonderheiten angemessen im Verwaltungsrat vertreten sind. Eine gleichmäßige Verteilung verhindert dabei, dass ein Zweckverband überproportionalen Einfluss gewinnt. Die Festlegung, dass die Hälfte der Mitglieder aus Hauptverwaltungsbeamtinnen und -beamten oder von ihnen bestimmten Bediensteten der kreisfreien Städte oder der Kreise bestehen muss, stellt sicher, dass die Beschlüsse politisch abgesichert und finanzierbar sind. Die Möglichkeit zur Entsendung sachkundiger Personen ergänzt die politische Sicht mit Fachwissen und verhindert eine rein politische Besetzung. Die nicht stimmberechtigte Teilnahme des Ministeriums sichert einen direkten Informationsfluss zwischen landesweiter Anstalt und dem Land und dient der Sicherung übergeordneter Landesinteressen.

Absatz 5 regelt die Bestellung des Vorstands und seiner oder seines Vorsitzenden. Durch die Festlegung eines Letztentscheidungsrechts bei Stimmengleichheit werden klare Verantwortlichkeiten geschaffen und verhindert, dass notwendige Entscheidungen blockiert werden. Die Festlegung einer Amtszeit von fünf Jahren ist lang genug, um langfristige Strategien zu entwickeln und umzusetzen, gleichzeitig aber auch kurz genug, um eine regelmäßige Überprüfung der Leistung des Vorstands zu gewährleisten. Die Möglichkeit erneuter Bestellungen sichert die Kontinuität in der Führung bei guter Leistung.

Absatz 6 legt fest, dass der landesweiten Anstalt die von den Aufgabenträgern nach § 3 auf die Zweckverbände nach § 5 delegierten Aufgaben insbesondere über die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV mit Wirkung zum 1. Januar 2027 zu übertragen sind. Die landesweite Anstalt ermöglicht eine ganzheitliche und integrierte Planung und Ausgestaltung des SPNV über die Grenzen der einzelnen Zweckverbände hinweg. Dies ist entscheidend, um ein kohärentes und effizientes landesweites Netz zu schaffen, Doppelstrukturen zu vermeiden und Anschlussbeziehungen zu optimieren.

Die Möglichkeit, der Anstalt auch die Zuständigkeit für den SPNV-ergänzende oder SPNV-ferne Räume erschließende Schnellbusverkehre und weitere Aufgaben zu übertragen, ermöglicht eine optimale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und schafft kohärente Mobilitätsketten.

Für das in § 7 Absatz 3 festgelegte Grundangebot erhält das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Möglichkeit, Zweckmäßigkeitsweisungen im Einzelfall zu erteilen. Das Weisungsrecht ist ein wichtiges Steuerungsinstrument, um die zweckmäßige und verlässliche Umsetzung des SPNV-Grundangebotes sicherzustellen.

Absatz 7 legt zur Vereinheitlichung des SPNV-Angebots in Nordrhein-Westfalen fest, dass die landesweite Anstalt die Anwendung überörtlicher Tarife sicherstellen und auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hinwirken soll.

Absatz 8 soll die Kooperation über die Landesgrenzen hinweg ermöglichen und damit die Effizienz, Attraktivität und Reichweite des SPNV steigern, insbesondere in Grenzregionen.

Absatz 9 legt das Verfahren für den Fall der Nichtumsetzung der Vorgaben aus § 6 zur Errichtung der landesweiten Anstalt durch die Zweckverbände fest.

Zu Nummer 7 (§§ 7 und 8)
§ 7:

In Absatz 1 wird der „Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur“ auf „Investitionsmaßnahmen der spurgebundenen ÖPNV-Infrastruktur“ ausgeweitet, um beispielsweise auch Seil- und Hochbahnen, spurgeführte gummibereifte Systeme explizit in die Bedarfsplanpflicht aufzunehmen. Auch diese anderen Systeme, welche eben nicht auf Schienen laufen, erfüllen den gleichen Zweck im gleichen Anwendungsgebiet. Die Bedarfsplanpflicht erstreckt sich damit auch auf die dem ÖPNV dienenden Seilbahnen gemäß § 1 Absatz 3a ÖPNVG NRW und gegebenenfalls andere Systeme ohne Schienen, die Bahnen besonderer Bauart gemäß § 1 Absatz 3 ÖPNVG NRW in Verbindung mit § 4 Personenbeförderungsgesetz oder spurgebundene gummibereifte Systeme sein können.
Daneben wird die Betragsgrenze für die Bedarfsplanpflicht vor dem Hintergrund der allgemeinen Kostenentwicklung auf 10 Mio. Euro angehoben.

Der Streckenbezug für die Bedarfsplanrelevanz von Investitionsmaßnahmen der spurgebundenen ÖPNV-Infrastruktur leitet sich aus dem Zuwendungsziel der Maßnahme ab. Neben Reaktivierung und Elektrifizierung (vgl. § 13 Absatz 1 Nummer 4 ÖPNVG NRW) haben Zuwendungsziele mit direkten Auswirkungen auf das Angebot, wie z.B. Angebotsausweitung (d.h. Neubau von Gleisen und Stationen), Kapazitätserhöhung, Taktverdichtung und/oder Beschleunigung einen Streckenbezug. Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen entlang einer Strecke, aber auch punktuelle Maßnahmen, welche hauptsächlich derartigen Zuwendungszielen dienen, sind somit bedarfsplanrelevant.
Maßnahmen, die keine direkten Auswirkungen auf das Angebot haben, werden als nicht bedarfsplanpflichtig eingestuft. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen mit Zuwendungszielen wie der Grunderneuerung, der Herstellung von Barrierefreiheit sowie – soweit es kein neues bzw. zusätzliches Angebot schafft – der Stärkung der Resilienz bzw. der Engpassbeseitigung und der Verbesserung der Betriebsqualität.

In Absatz 2 wird korrespondierend zu Absatz 1 der Betrag zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan auf 10 Mio. Euro angehoben.

Mit Absatz 3 macht das Land im Rahmen eines neu definierten „SPNV-Grundangebots“ verstärkt davon Gebrauch, Verkehre zu definieren, deren Finanzierung über die SPNV-Pauschale sichergestellt werden muss. Dafür wird die Anzahl der Zug-Kilometer, für die das Land Vorgaben für das Angebot machen kann, von bisher 40 Millionen auf zukünftig 85 Millionen Zug-Kilometer (entspricht ca. 70 Prozent des bestellten Angebots im Jahr 2024) erhöht. Der für die

Finanzierung des Grundangebots erforderliche Mittelbedarf wird mit der Erhöhung des Mindestbetrages der SPNV-Pauschale von 1 Milliarde Euro auf 1,6 Milliarden Euro sichergestellt. Für das künftige SPNV-Grundangebot kann auf jedem Schienenverkehrskorridor mit Nahverkehr eine Linie bestimmt werden, die alle Stationen erschließt. Diese wird als „Grundlinie“ bezeichnet. Grundlinien werden für das SPNV-Grundangebot – analog zum bisher bestehenden SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – mit bis zu 15 täglichen Zugpaaren berücksichtigt (mit Ausnahmen bei nachfrageschwachen Grundlinien und Grundlinien im 2-Stunden-Takt). Bei Grundlinien, die als S-Bahn verkehren, können bis zu 45 tägliche Zugpaare berücksichtigt werden. Über die Grundlinien wird damit sichergestellt, dass jeder bestehende SPNV-Korridor zukünftig mit einem Grundangebot, das alle Haltepunkte bedient, an den SPNV angeschlossen bleibt.

Darüber hinaus kann das bestehende SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse in das Grundangebot übernommen werden, sofern die entsprechenden Linien nicht ohnehin als Grundlinien Berücksichtigung gefunden haben. Für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) werden in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung gesonderte Vorgaben zum Linien- und Haltekonzept sowie zum Fahrzeugeinsatz gemacht. Deshalb können beim RRX künftig alle mit Stand 2024 im Vorlaufbetrieb verkehrenden Leistungen für das Grundangebot berücksichtigt werden und die Deckelung auf 15 tägliche Zugpaare entfallen.
Insgesamt besteht das Grundangebot somit aus zwei Komponenten:
1. Basisabdeckung für alle SPNV-Korridore in Nordrhein-Westfalen und damit Sicherstellung der lokalen Erschließungsfunktion des SPNV.
2. Sicherung überregionaler, landesweit bedeutsamer Verkehre (ehemaliges SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse inklusive aller RRX-Linien).
Ein entsprechendes Grundangebot sichert eine Anbindung aller Teilräume in Nordrhein-Westfalen dauerhaft ab und garantiert ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Anbindung ländlicher und urbaner Räume.

Das Grundangebot ist nicht als ausdefiniertes „Netz“ oder gar als Fahrplan zu verstehen, sondern eher als korridorscharfer Mindestbedienstandard, der die Anbindung jedes SPNV-Haltepunktes im Korridor und damit gesamten Land gewährleistet. Bei wirksamer Basisabsicherung bleibt so die notwendige Flexibilität erhalten, um auf zukünftige Herausforderungen angemessen und bedarfsgerecht reagieren zu können.
Das SPNV-Grundangebot ist aus dem angepassten Mindestbetrag der SPNV-Pauschale finanzierbar.

Kommt es zu einer grundlegenden Revision des Regionalisierungsgesetzes und einer damit einhergehenden Erhöhung der Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen, ist das SPNV-Grundangebot im anteiligen Verhältnis der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 zum Aufwuchs der Regionalisierungsmittel zu erhöhen. Hierdurch wird sichergestellt, dass sich Erhöhungen der Bundesmittel positiv auf die Erschließung des Landes mit dem SPNV auswirken. Die aktuell geltenden Fortschreibungsregeln des Regionalisierungsgesetzes erfüllen nicht die Anforderung einer grundlegenden Revision im Sinne des § 7 Absatz 3.

Die Fortschreibung des SPNV-Grundangebots erfolgt, wie die erstmalige Aufstellung, durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Benehmen mit der landesweiten Anstalt und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags.

§ 8:

Durch die Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV stellt nun die landesweite Anstalt den Nahverkehrsplan auf, weshalb die entsprechenden Bezüge in Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 anzupassen sind.

Gemäß Artikel 41 Absatz 1 lit. b) lit. i) Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L vom 28.6.2024, S. 1) sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2027 die Annahme und Überwachung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) für jeden städtischen Knoten, der unter anderem Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger und zum Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität, zur Förderung effizienter, emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität einschließlich Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und gegebenenfalls zur Bewertung des Zugangs der Nutzer zu Verkehrsmitteln umfasst. Ausschließlich die in Anhang II der Verordnung (EU) 2024/1679 als städtische Knoten benannten Städte in Nordrhein-Westfalen sind zur Aufstellung eines SUMP verpflichtet. Ein städtischer Knoten ist ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Netzes für den Personen- und Güterverkehr, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals und multimodale Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind, einschließlich der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger (Artikel 3 Nummer 6). Die betroffenen Aufgabenträger haben sicherzustellen, dass die Ziele und Maßnahmen ihrer Nahverkehrspläne im Einklang mit den übergeordneten ÖPNV-spezifischen Zielen, Strategien und Maßnahmen des SUMP stehen. Die Aufstellungsprozesse der beiden Planungen sollen harmonisiert werden. Die Umsetzungs- und Erfolgskontrolle (Monitoring) des Nahverkehrs soll zugleich die ÖPNV-spezifischen Eingangsgrößen für das Monitoring des SUMP liefern. Die Anpassung des Absatzes 1 geht auf die Verzahnung von Nahverkehrsplanung und SUMP ein.

Durch die Einfügung in Absatz 3 wird klargestellt, dass die Nahverkehrspläne auch Aussagen zur Anschlusssicherung enthalten.

Zu Nummer 8 Buchstabe a (§ 9 Absatz 1)

„Anpassung an die Terminologie des Landesplanungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (LPIG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. Mai 2005 (GV.NRW. S. 430), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. September 2025 (GV.NRW. S. 784).“

Zu Nummer 8 Buchstabe b (§ 9 Absatz 3)

Durch die Ergänzung wird die Aufstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes benachbarter Kreise und kreisfreier Städte für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) ermöglicht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets und einer generell steigenden Mobilität sinnvoll. Verkehrsstrukturen enden nicht an Stadt- oder Kreisgrenzen, sondern gehen vielmehr darüber hinaus; dies zeigt sich vor allem an grenzüberschreitenden Verkehren und einer wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtung benachbarter Städte und Kreise.

Zu Nummer 9 (§ 10 Absatz 1 bis 3)

Absatz 1:
Folgeänderung zur Umbenennung des § 14 (Bürgerbusse und sonstige Förderung) und der Einfügung des § 14a (Deutschlandticket).

Absatz 2:
Vollzitat zu Entflechtungsgesetz ergänzt.

Absatz 3:
Neben der Einfügung der Vollzitate zu den fortgeltenden Regelungen der §§ 6a ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können die Detailregelungen zur bundesgesetzlichen Ausgleichsgewährung im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2010 entfallen.

Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1 und 1a)

Absatz 1:

Die Formulierung bewirkt in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2, dass die Mittel der SPNV-Pauschale ab dem Jahr 2027 nicht mehr an die bisher für den SPNV zuständigen Zweckverbände, sondern nur noch an die neue landesweite Anstalt gezahlt werden. Die Anhebung des Mindestbetrages der Pauschale von bisher 1 Milliarde auf 1,6 Milliarden Euro schafft eine verlässliche und planbare finanzielle Grundlage für die landesweite Anstalt. Die Kernaufgabe der landesweiten Anstalt ist die Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots. Die Zweckbindung der Pauschale für den SPNV stellt sicher, dass die Mittel für ihren primären Zweck eingesetzt werden. Die Begrenzung auf höchstens 1,5 Prozent der Pauschale für allgemeine Ausgaben (Verwaltungskosten) ist eine wesentliche Maßnahme zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz der landesweiten Anstalt. Dies trägt dazu bei, schlanke Verwaltungsstrukturen aufrechtzuerhalten und den Großteil der Mittel direkt in das SPNV-Angebot zu investieren.

Die Pauschale kann auch zur Finanzierung von Schnellbusverkehren genutzt werden, die den SPNV ergänzen oder SPNV-ferne Räume erschließen. Ebenfalls daraus finanziert werden können Schnellbusverkehre, die schon im Jahr 2025 bestanden haben und aus der SPNV-Pauschale finanziert worden sind. Bei Fortführung ihrer Finanzierung wäre eine Anpassung an die Standards für die übrigen Schnellbusse anzustreben.

Die Vorgabe des sektoralen Verhältnisses soll sicherstellen, dass bei der Verwendung der SPNV-Pauschale auch weiterhin ein ausgewogenes regionales Verhältnis zwischen den Räumen der drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 und damit auch zwischen dem ländlichen Raum und städtischen Agglomerationsräumen besteht. Um Flexibilitäten bei der Umsetzung zu gewährleisten, sind Abweichungen von bis zu 5 Prozent zulässig.

Eine Weiterleitung der Mittel für die Sicherstellung des SPNV-Angebots ist auch mittelbar über die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 an die Eisenbahnunternehmen möglich, falls die bestehenden vertraglichen Bindungen mit den Eisenbahnunternehmen dies erfordern.

Absatz 1a:

Zur Schärfung der künftigen Verwaltungsstrukturen im ÖPNV sowie um Planungssicherheit für die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 in Bezug auf die Finanzierung der bei ihnen verbleibenden Aufgaben zu schaffen, wird eine Pauschale zur Finanzierung der allgemeinen und weiteren Ausgaben der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 geschaffen. Im Gegenzug wird die

bislang in § 11 Absatz 1 geregelte Weiterleitungsmöglichkeit der SPNV-Pauschale auf andere Zwecke des SPNV begrenzt.

Die neue Pauschale wird nach einem Schlüssel auf die Pauschalen-Empfänger verteilt, der in Teilen schon Grundlage für die Verteilung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ist, die mit 90 % die Betriebsleistungen, mit 8 % die Einwohnerzahl und 2 % die Fläche gewichtet. Da Betriebsleistungen bei der Verteilung der Verbundpauschale keine Rolle spielen, erstreckt sich die Gewichtung nur auf Einwohner mit 80 % und Fläche mit 20 %.

Zu Nummer 10 Buchstabe b (§ 11 Absatz 2)

Zur Vergrößerung der finanziellen Spielräume der Pauschalen-Empfänger wird die ÖPNV-Pauschale ab dem Jahr 2026 um 30 Millionen Euro auf 160 Millionen Euro erhöht und ab dem Jahr 2027 entsprechend der Dynamisierung des Regionalisierungsgesetzes um jährlich 3 % erhöht.

Die übrigen Anpassungen betreffen die Schlüsselbildung für die Verteilung der Pauschale und sind redaktioneller Natur. Die Formulierung wird klarer gefasst, ohne dass hierdurch eine inhaltliche Veränderung bei der Schlüsselbildung im Vergleich zur bisherigen Rechtslage eintritt.

Der Begriff des Straßenbahnverkehrs entspricht dem aus § 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Damit umfasst dieser auch Bahnen besonderer Bauart, Stadtbahnen und Schwebebahnen. Zusätzlich werden bei der Verteilung zukünftig auch Verkehre mit Seilbahnen und Personenfähren nach § 1 Absatz 3a berücksichtigt, auch wenn derzeit noch keine derartigen Verkehre durchgeführt werden.

Zu Nummer 10 Buchstabe c (§ 11 Absatz 3)

Zur Vermeidung von Liquiditätsproblemen während der Corona-Pandemie wurden die Pauschalen nach § 11 Absatz 2 und die Pauschale nach § 11a abweichend von der gesetzlichen Regelung nicht in 12 gleichen Monatsbeträgen, sondern vorzeitig in einer Summe ausgezahlt. Dies wird für zukünftige unvorhergesehene Ereignisse nun gesetzlich abgesichert.

Zu Nummer 10 Buchstabe d (§ 11 Absatz 4)

Die Regelung setzt eine differenzierte Verwendbarkeitsdauer der Pauschalen nach § 11 Absätze 1, 1a und 2 fest. Danach darf die Pauschale nach § 11 Absatz 1 (SPNV-Pauschale) nunmehr bis zu 18 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt oder zurückgeflossen sind, für deren ursprünglichen Zweck eingesetzt werden. Dies vergrößert die finanziellen Spielräume der landesweiten Anstalt bei der Verwendung der Mittel innerhalb des gesetzlich festgelegten Rahmens.
Die Pauschalen nach Absatz 1a und 2 dürfen 6 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt oder zurückgeflossen sind, für deren ursprünglichen Zweck eingesetzt werden. Dies entspricht der bisherigen Rechtslage für die ÖPNV-Pauschale.

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

Die mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW eingeführte übergangsweise Regelung zur Festlegung des Jahres 2022 als Referenzjahr für die Verteilung des Anteils der Pauschale wird wegen der weiteren Geltung des Deutschlandtickets verstetigt. Die vorher dafür herangezogenen Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres sind durch die Einführung des Deutschlandtickets und der nicht relevanten Inanspruchnahme spezieller Angebote für den Ausbildungsverkehr nicht mehr zur Verteilung der Pauschale geeignet.

Zu Nummer 11 Buchstabe b (§ 11a Absatz 3)

Siehe Begründung zu Nummer 10 Buchstabe c.

Zu Nummer 12 Buchstabe a (§ 12 Absatz 1)

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 12 Buchstabe b (§ 12 Absatz 2)

Der bisher gültige Schlüssel für die regionale Verteilung der Pauschalierten Investitionsförderung nach §12 ÖPNVG NRW basiert auf einer Bedarfsanalyse der Jahre 2008 bis 2010. Inzwischen wird der Förderbedarf für den ländlichen Raum beispielsweise für den barrierefreien Aus- und Neubau von Bushaltestellen wesentlich höher gesehen. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Novellierung der bisher gültige Schlüssel fortentwickelt.
Um dem gestiegenen Förderbedarf im ländlichen Raum künftig besser gerecht zu werden, wird für die Schlüsselung der pauschalierten Investitionsförderung im Verhältnis 60/40 zusätzlich die aktuelle Einwohnerzahl und Fläche der jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger, entsprechend der Gewichtung der Verbundpauschale nach § 11 Absatz 1a, herangezogen. Die Anpassung erfolgt innerhalb eines Übergangszeitraums, um Sicherheit für bestehende Planung und die Möglichkeit einer Anpassung der Zuwendungspraxis sicherzustellen.

Zu Nummer 12 Buchstabe c (§ 12 Absatz 3)

Durch die Ergänzung von Satz 1 wird die Förderung von Planungsleistungen für ÖPNV- und SPNV-Infrastrukturvorhaben ermöglicht, die nach dem Gesetz über den Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur 2025 bis 2036 (insbesondere § 2 Absatz 2), sowie dem ÖPNVG NRW (insbesondere § 12 und § 13) gefördert werden sollen.
Die weiteren Änderungen bewirken eine zielgerichtete und effiziente Nutzung der bereitgestellten Mittel für die ÖPNV-Infrastruktur. Die Vorgabe, dass durchschnittlich mindestens 20 und höchstens 50 Prozent der Mittel über einen Zeitraum von fünf Jahren für Investitionen im SPNV verwendet werden müssen, stellt sicher, dass der SPNV angemessen berücksichtigt wird. Die Anforderung, dass die Notwendigkeit von SPNV-Investitionsmaßnahmen von der landesweiten Anstalt als Aufgabenträger des SPNV bestätigt werden muss, ist entscheidend für die Qualität und Relevanz der Projekte. Die Anstalt verfügt über den landesweiten Überblick und die fachliche Expertise, um die Notwendigkeit einer Investition im Kontext des gesamten SPNV-Netzes und der Bedarfsentwicklung zu beurteilen.

Zu Nummer 12 Buchstabe c (§ 12 Absatz 5)

Interoperabilität und Kompatibilität sind wichtige Voraussetzungen für ein funktionierendes ÖPNV-System. Die Regelung stellt sicher, dass verschiedene Teile des ÖPNV-Systems (z.B. Fahrzeuge, Infrastruktur, Informationssysteme) kompatibel sind und reibungslos zusammenarbeiten können.

Die Vorgaben zu Streitschlichtungs- und Weisungsrechten des Ministeriums dienen als Mechanismus zur Konfliktlösung und zur Sicherstellung der Handlungsfähigkeit. Ohne diesen Mechanismus könnten Meinungsverschiedenheiten zwischen den Zweckverbänden die Abstimmung einheitlicher baulicher, technischer und digitaler Standards blockieren oder zu unerwünschten, inkompatiblen Insellösungen führen. Die „angemessene Zeit“ zur Einigung über einheitliche Standards wurde bewusst nicht festgelegt, da sie von verschiedenen Faktoren abhängig ist, wie z. B. dem Zeitpunkt des Ereignisses, das eine Einigung erfordert. Als angemessen wird unabhängig davon für die erstmalige Einigung auf einheitliche Standards eine Frist von einem Jahr ab Inkrafttreten der Änderung des § 12 Absatz 5 erachtet.

Zu Nummer 13 Buchstabe a (§ 13 Absatz 1 Nummer 6)

Eine Fahrzeugförderung erfolgt nicht mehr. Zukünftig sollen nur noch Investitionen für Lade- und Betankungsinfrastruktur und spezifische Werkstatteinrichtungen für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Linienbusse gefördert werden.

Zu Nummer 13 Buchstabe b (§ 13 Absatz 2)

Wegen der Errichtung der landesweiten Anstalt und dem Übergang der Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird Absatz 2 um Regelungen zur Beteiligung der landesweiten Anstalt ergänzt. Darüber hinaus wird sprachlich geschärft, dass die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 mit der Vorgabe zur Anhörung gemeint sind. Die Zweckverbände sind weiterhin anzuhören, da sich eine Förderung nach § 13 Absatz 2 auf die an die Zweckverbände gewährte pauschalierte Investitionsförderung auswirken kann.

Zu Nummer 14 (§§ 14 und 14a)

§ 14:

Die Anpassung mit der Aufteilung in zwei Absätze stärkt die Bedeutung der Bürgerbusvorhaben im Geflecht des ÖPNV, stellt eine klare gesetzliche Verankerung der Bürgerbusförderung sicher und ergänzt die bereits bestehenden Förderbereiche (Zuwendungen für Bürgerbusfahrzeugbeschaffungen und zum Ausgleich von Organisationsausgaben) um die weiteren Förderbereiche für bedarfsgesteuerte Bürgerbusverkehre und für sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Bürgerbusangebote (zum Beispiel zugunsten von Modellvorhaben bedarfsgesteuerter Bürgerbusverkehre oder des Dachverbands Pro Bürgerbus NRW e.V.). Gleichzeitig ermöglicht die Neufassung eine übersichtlichere Strukturierung der zugehörigen Verwaltungsvorschriften und trägt damit zu einer effizienteren Förderpraxis bei.

Durch die Formulierung am Ende des Absatzes 2 wird betont, dass das Land auch Maßnahmen zur Erprobung neuer Bedienkonzepte im ÖPNV fördert.

§ 14a:

Satz 1 regelt die Umsetzung des Deutschlandtickettarifs durch die Aufgabenträger und stellt damit die Fortführung über das Jahr 2025 hinaus sicher.
Satz 2 regelt den finanziellen Ausgleich des Landes aus Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger, die ihrerseits den Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge auch nur im Rahmen der bereitgestellten Bundes- und Landesmittel vornehmen müssen.
Satz 3 stellt klar, dass die Vorgaben zur Umsetzung des Deutschlandtickets aufgehoben werden, wenn die Mittel nach Satz 2 nicht mehr zum vollständigen Ausgleich der den Aufgabenträgern durch Erfüllung der Verpflichtung nach Satz 1 entstehenden Belastungen ausreichen sollten. Mit der 11. Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 25.11.2025 ist die Finanzierung des Deutschlandtickets bis zum Jahr 2030 sichergestellt worden. Es ist davon auszugehen, dass auch nach dem Jahr 2030 Mittel für das Deutschlandticket bereitgestellt werden.

Zu Nummer 15 (§ 15 Satz 1)

Folgeänderung zu § 14a. Die Bezirksregierungen bleiben die Bewilligungsbehörden für die vormals nur über Förderrichtlinien des Landes geregelten Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.
Zusätzlich wird die örtliche Zuständigkeit der Bezirksregierungen für die landesweite Anstalt und die drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 entsprechend der für die Zweckverbände bisherigen Zuständigkeiten ausdrücklich geregelt. Hierdurch wird die Kontinuität bei den Bezirksregierungen unabhängig von Veränderungen bei der landesweiten Anstalt und den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 gewährleistet.

Zu Nummer 16 Buchstabe a (§ 16 Absatz 1)

Da die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 künftig keine Aufgabenträger mehr sind, müssen sie in der Vorschrift explizit genannt werden, um auch weiterhin die Landesaufsicht sicherzustellen.

Zu Nummer 16 Buchstabe b (§ 16 Absatz 3)

Nach Absatz 3 wird die örtliche Zuständigkeit der Bezirksregierungen für die Aufsicht über die landesweite Anstalt und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 in Bezug auf die Einhaltung der Regelungen des ÖPNVG NRW bestimmten Bezirksregierungen zugeordnet. Hierdurch wird sichergestellt, dass auch im Falle einer Sitzverlegung die bewährte Aufsichtswahrnehmung durch die jeweilige Bezirksregierung bestehen bleibt.

Zu Nummer 16 Buchstabe c (§ 16 Absatz 5)

Um ein Auseinanderfallen der Zuständigkeit für die Aufsicht nach dem ÖPNVG NRW und der allgemeinen Aufsicht über die landesweite Anstalt und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 zu vermeiden, wird in Absatz 5 klargestellt, dass die konkrete Festlegung der örtlichen Zuständigkeit abweichend auch für die allgemeine Aufsicht nach dem GKG gilt.

Zu Nummer 17 (§ 16a)

Die Regelung ermöglicht, die Abwicklung bestehender Verträge zur Leistungserbringung im SPNV für einen begrenzten Zeitraum übergangsweise bei den Zweckverbänden zu belassen, die die Verträge abgeschlossen haben. Dies räumt der landesweiten Anstalt und den

Zweckverbänden einen größeren zeitlichen Spielraum bei der verkehrsvertraglichen Umsetzung der Strukturreform ein, wenn dies in Einzelfällen geboten ist.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die meisten Regelungen des Änderungsgesetzes sollen am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Dies gilt auch für die Errichtung der landesweiten Anstalt.

Da der landesweiten Anstalt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV nach § 6 Absatz 6 erst mit Wirkung zum 1. Januar 2027 zu übertragen ist, ist auch erst ab diesem Zeitpunkt die Neuregelung der SPNV- und der Verbundpauschale nach § 11 Absätze 1 und 1a sowie die Regelung der Verwendbarkeitsdauer der Pauschalen gemäß § 11 Absatz 4 in Kraft zu setzen. Die nach § 12 Absätze 3 und 5 vorgesehene Beteiligung der landesweiten Anstalt kann ebenfalls erst erfolgen, wenn ihr die Aufgabenträgerschaft für den SPNV übertragen worden ist. Daher sollen diese Regelungen erst zum 1. Januar 2027 wirksam werden. Das Inkrafttreten auch der Änderung des § 5 insbesondere in Bezug auf den Ausschluss der bisher bestehenden Zweckverbände aus dem Gesetz schafft eine angemessene Übergangszeit für notwendige organisatorische Anpassungen.

Die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 soll rückwirkend zum 1. Januar 2026 erfolgen und hat positive Auswirkungen auf die Pauschalen-Empfänger.

Die Übergangsregelung in § 16a, nach der einzelne Verträge zur Leistungserbringung im SPNV bis zum 31. Dezember 2028 weiter von den Zweckverbänden bewirtschaftet werden dürfen und dafür Anteile der Pauschalmittel nach § 11 Absatz 1 an die Zweckverbände weitergeleitet werden dürfen, muss erst zum 1. Januar 2027 in Kraft treten. Da die Übergangsregelung auch Regelungen zum Nachweisverfahren nach § 11 Absatz 4 Satz 3 trifft, kann sie erst zum 31. Dezember 2029 außer Kraft treten.