



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

INFORMATION
16/264

Alle Abg

Regionalisierungsmittel unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten

Bearbeitung: Herr Aalbers

Datum: 13.03.2013

Diese Ausarbeitung hat der Parlamentarische Beratungs- und Gutachterdienst im Auftrag der Abgeordneten Inge Howe, MdL erstellt. Die Ausarbeitung wurde durch Frau Howe zur Veröffentlichung freigegeben.

Die Ausarbeitungen des Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienstes des Landtags Nordrhein-Westfalen sind urheberrechtlich geschützt. Die weitere Verarbeitung, Verbreitung oder Veröffentlichung - auch auszugsweise - ist nur unter Angabe der Quelle zulässig. Jede Form der kommerziellen Nutzung ist untersagt.

Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer (17/5459)¹

Um eine ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr zu gewährleisten (§ 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetzes-RegG), erhalten die Bundesländer vom Bund jährliche Zuweisungen, die so genannten Regionalisierungsmittel.²

In den Jahren 2008 bis 2010 haben die Länder gemäß Regionalisierungsgesetz folgende Mittel erhalten:

Mio. Euro	2008	2009	2010
Baden-Württemberg	696,9	707,3	717,9
Bayern	999,9	1.014,9	1.030,1
Berlin	364,5	369,9	375,5
Brandenburg	381,1	386,9	392,7
Bremen	36,7	37,3	37,8
Hamburg	128,8	130,8	132,7
Hessen	494,6	502,0	590,6
Mecklenburg-Vorpommern	221,6	224,9	228,3
Niedersachsen	573,4	582,0	590,7
Nordrhein-Westfalen	1.052,0	1.067,8	1.083,8
Rheinland-Pfalz	349,8	355,0	360,3
Saarland	88,1	89,4	90,8
Sachsen	477,9	485,1	492,4
Sachsen-Anhalt	335,8	340,8	345,9
Schleswig-Holstein	207,6	210,7	213,9
Thüringen	266,3	270,3	274,4

Aus dem Regionalisierungsgesetz ergibt sich, dass die Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes bezogen werden. Für das Jahr 2008 handelte es sich um einen Betrag von 6 675 Millionen Euro. Dieser Betrag steigt ab dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 vom Hundert. Daraus ergeben sich festgelegte Beträge, die nach den folgenden Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt werden:

Baden-Württemberg	10,44
Bayern	14,98
Berlin	5,46
Brandenburg	5,71
Bremen	0,55
Hamburg	1,93
Hessen	7,41
Mecklenburg-Vorpommern	3,32
Niedersachsen	8,59
Nordrhein-Westfalen	15,76
Rheinland-Pfalz	5,24
Saarland	1,32
Sachsen	7,16
Sachsen-Anhalt	5,03
Schleswig-Holstein	3,11
Thüringen	3,99

¹ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/054/1705459.pdf>

² <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>

Das Verfahren über die Fortschreibung des RegG ergibt sich aus Artikel 106a GG in Verbindung mit § 5 V RegG.

§ 5 V RegG

Die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2015 zustehenden Betrages erfolgt nach dem Verfahren des Artikels 106a Satz 2 des Grundgesetzes.³

Art. 106a GG⁴

1Den Ländern steht ab 1. Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. 2Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. 3Der Betrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.

Art. 107 II GG⁵

Durch das Gesetz ist sicherzustellen, daß die unterschiedliche Finanzkraft der Länder angemessen ausgeglichen wird; hierbei sind die Finanzkraft und der Finanzbedarf der Gemeinden (Gemeindeverbände) zu berücksichtigen. Die Voraussetzungen für die Ausgleichsansprüche der ausgleichsberechtigten Länder und für die Ausgleichsverbindlichkeiten der ausgleichspflichtigen Länder sowie die Maßstäbe für die Höhe der Ausgleichsleistungen sind in dem Gesetz zu bestimmen. Es kann auch bestimmen, daß der Bund aus seinen Mitteln leistungsschwachen Ländern Zuweisungen zur ergänzenden Deckung ihres allgemeinen Finanzbedarfs (Ergänzungszuweisungen) gewährt.

Die Landes ÖPNV-Gesetze⁶

Bis zum Jahresbeginn 1996 arbeiteten die Länder an der Konkretisierung ihrer Landes-ÖPNV-Gesetze. Diese unterscheiden sich im Hinblick auf einige Aspekte erheblich. Hinsichtlich der Kompetenzverteilung, der künftigen Finanzierungsregelung und den verbindlichen Inhalten, die als Grundlage für die Planung der Nahverkehrspläne genutzt werden, weichen die Landes-ÖPNV-Gesetze voneinander ab.

Bezüglich der Aufgabenträgerschaft gibt es drei mögliche Modelle: die Verantwortung kann entweder dezentralisiert, zentralisiert oder auch ein Mittelweg zwischen den beiden zuvor genannten Modellen gefunden werden.

Bayern, Schleswig-Holstein und Thüringen zählen zu den Bundesländern, die sich gegen eine Dezentralisierung entschieden haben. Dies bedeutet, dass sie eine dauernde Aufgabenträgerschaft beschlossen haben und somit die Verantwortung nicht an Verkehrsverbände oder Kreise übertragen haben.

Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz hingegen haben die Verantwortung an die Ebene der Kreise und Kreisfreien Städte übergeben, welche die Verantwortung wiederum an die von ihnen gebildeten Zweckverbände weiterleiten. Die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg haben sich ebenfalls für eine Dezentralisierung entschieden, sodass auch dort der ÖPNV auf kommunaler Ebene organisiert wird.

³ <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>

⁴ <http://dejure.org/gesetze/GG/106a.html>

⁵ https://www.juris.de/purl/gesetze/GG_Art_107

⁶ <https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/1053/1/253416310.PDF> S.12-14

Alle anderen Bundesländer haben sich für eine Zwischenlösung entschieden, sodass der SPNV auf Länderebene weiter organisiert wird, die Zweckverbände, die auf Kreisebene aktiv sind, jedoch die Möglichkeit haben die Aufgabenträgerschaft mittels eines eigenen Antrags zu übernehmen.

In den Ländern, die sich für eine Dezentralisierung entschieden haben, zählt der SPNV nun zu den Pflichtaufgaben der Kreise und Zweckverbände und nicht wie sonst zu den freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben.

ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen⁷

Aus dem ÖPNVG⁸, das mit seiner Novellierung 2008 erheblich verändert wurde, ergibt sich, dass NRW in die folgenden drei Kooperationsräume aufgeteilt ist:

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

➤ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, AöR (VRR)

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

Rheinisch-Bergischer-Kreis

➤ Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR)

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

➤ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

⁷ <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/index.php?id=86>

⁸ http://www.bezirksregierungmuenster.de/startseite/abteilungen/abteilung2/Dez_25_Verkehr/Verkehrsforderung/OEPNVG_NRW/Rechtsgrundlagen/OEPNVG_NRW.pdf

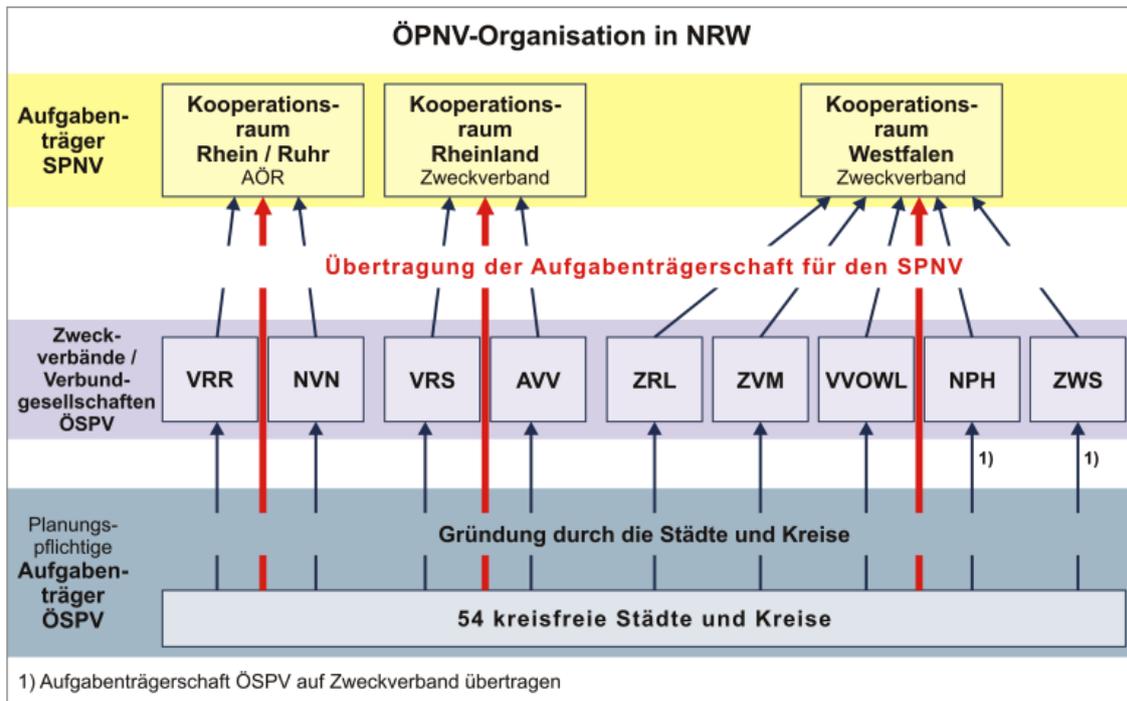
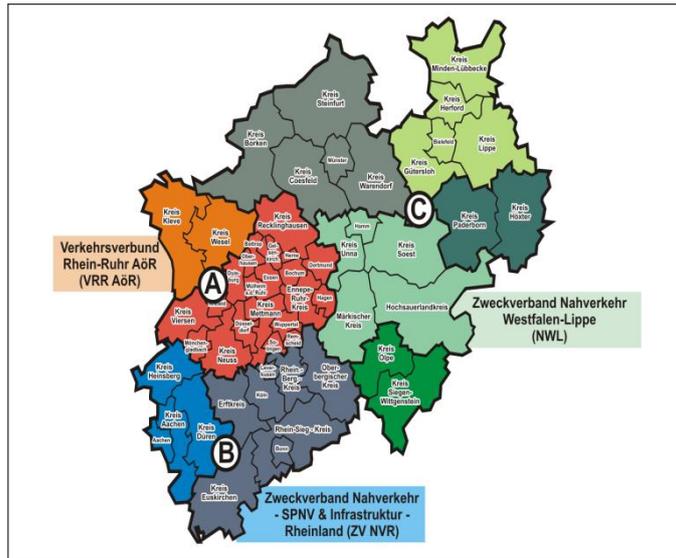


Bild 1: Organisation der Aufgabenträgerschaft in NRW

§ 10 des ÖPNVG NRW beinhaltet allgemeine Informationen zur Finanzierung:

(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.

(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 des Bundes, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.

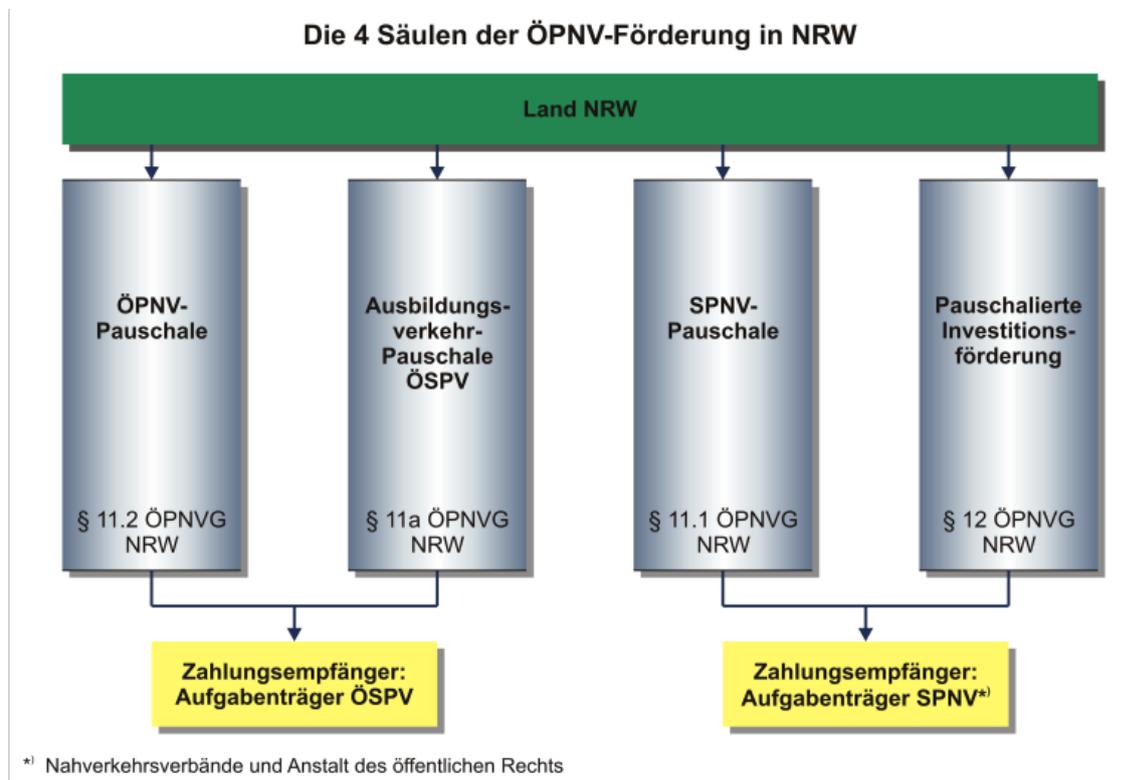


Bild 2: Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung

Im Haushalt 2012 sind für den ÖPNV Mittel in Höhe von insgesamt 1.497,33 Mio. € vorgesehen. Diese Mittel stammen aus den folgenden Finanzquellen:

- Regionalisierungsmittel: 1.116,53 Mio. €
- Mittel nach dem Entflechtungsgesetz 259,53 Mio. €
- GVFG-Mittel 91,04 Mio. €
- Landesmittel 160 Mio. €

Gemäß § 11 I ÖPNVG NRW stehen den einzelnen Zweckverbänden folgende Beträge zur Verfügung:

- der Zweckverband VRR 45,485 vom Hundert
- der Zweckverband NVR 22,666 vom Hundert
- der Zweckverband NWL 31,849 vom Hundert

Diese Pauschale soll insbesondere der Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV Angebots dienen, kann aber auch für andere Zwecke des ÖPNV genutzt werden.

Eine Aufteilung in drei Kooperationsräume war allerdings nicht immer der Fall. 1974 wurde NRW in neun Kooperationsräume hinsichtlich des ÖPNV aufgeteilt.



Grund für die Aufteilung in Kooperationsräume war die Bemühung den in allen Gebieten des Landes unternehmensübergreifende Tarife und einen einheitlichen, koordinierten Marktauftritt für den gesamten Bereich des ÖPNV zu erstellen.⁹

Da bei der Festlegung dieser neun Kooperationsräume die größeren Schienenlängen des SPNV nicht berücksichtigt wurden, wurde bei der Novellierung 2008 sich dafür entschieden, die Kooperationsräume auf drei zu beschränken, sodass es möglich geworden ist Entscheidungen, die den SPNV betreffen einfacher zu treffen, da es „wegen der größeren Dispensionsmasse in größeren Räumen leichter (ist), vertragliche Lösungen zu erreichen.“¹⁰

Die Schlüsselung der Pauschale (§ 11 I ÖPNVG) ist zurückzuführen auf die für die drei Zweckverbände im Jahr 2007 bisher entfallenden Anteile. Ab dem Jahr 2011 soll sich die Pauschale aus den Parametern Leistung, Einwohner und Fläche ergeben.¹¹ Dieser Termin wurde jedoch verschoben auf den 31. Dezember 2012, allerdings im Hinblick auf die Pauschalen gemäß § 11 ÖPNVG mit Rückwirkung zum 01. Januar 2011.¹²

NWL: Nahverkehr Westfalen-Lippe¹³

Durch die Novellierung des ÖPNVG wurde die Möglichkeit geschaffen, auf kommunaler Ebene an einer einheitlichen Nahverkehrsstrategie zu arbeiten und diese zu entwickeln. Schwerpunktmäßig wird dabei auf die Förderung von ÖPNV-

⁹ <http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/index.php?id=87>

¹⁰ Landtag Nordrhein-Westfalen Drucksache 14/3976 S. 30 zu Nr.6

¹¹ Landtag Nordrhein-Westfalen Drucksache 14/3976 S. 34 zu Nr.13a

¹² Landtag Nordrhein-Westfalen Drucksache 15/444 S. 17

¹³ <http://www.nwl-info.de/dokumente/pdf/service/broschueren/infrastrukturfoerderung.pdf>

Investitionen in die in Infrastruktur, die in den §§ 12 und 13 ÖPNVG geregelt sind, gesetzt.

§ 12 (Fn 13)

Pauschalierte Investitionsförderung

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

(2) Grundlagen für die Verteilung der Zuwendung sind die in den Jahren 2002 bis 2006 durchschnittlich ausgezahlten Zuwendungen des Landes für ÖPNV Infrastrukturinvestitionen in den jeweiligen Zweckverbandsgebieten mit Ausnahme von Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms oder Maßnahmen, die auf Grund des Gesetzes zur Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom

20. Juni 1991 zur Vollendung der Einheit Deutschlands (Berlin/Bonn-Gesetz – BGBl I 1994 S. 918) gefördert wurden. Die Verteilung wird mit Wirkung spätestens ab dem Jahr 2013 neu festgesetzt. § 11 Absatz 5 Satz 3 gilt entsprechend.

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

(4) Auf den Anteil des jeweiligen Zweckverbandes an der Förderung werden die am 1. Januar des jeweiligen Jahres bestehenden Verpflichtungen
1. für die ergänzende Förderung gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 sowie
2. für die Infrastrukturmaßnahmen, deren Förderung das Land vor dem 1. Januar 2008 bewilligt oder vereinbart hat,
angerechnet. Eine Anrechnung erfolgt nicht, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die nach § 13 Abs. 1 gefördert werden.

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

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

Nachweis entsprechend den bundesrechtlichen Anforderungen bis zum 31. März des Folgejahres vorzulegen.

Eine Förderung erhalten können gemäß § 12 ÖPNVG unter anderem:

- Neubau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart und Eisenbahnen
- Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs und zur Anschlusssicherung
- ortsfeste Verkehrsleit- und Informationssysteme für den ÖPNV
- Neu- und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB)
- Neu- und Ausbau von Park-and-ride-/Bike-and-ride-Anlagen
- Haltestelleneinrichtungen
- Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements und des Digitalfunks
- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen (z. B. Videoüberwachung).

Der Fördersatz beträgt in der Regel 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Notwendig ist allerdings, dass die Voraussetzungen einer Förderung erfüllt sind.

§ 13 (Fn 5)

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, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie*
 - 4. Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.*
- Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.*

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

Aus diesem Paragraphen ergeben sich folgende mögliche Vorhaben:

- ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogrammes
- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen
- Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden und Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes festgestellt wurde

Normalerweise ergibt sich ein Fördersatz von 85 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, wenn die Voraussetzungen für eine Förderung nach § 13 ÖPNVG erfüllt sind.

- Momentan erhält der NWL jährlich 16,8 Mio. €

Förderrichtlinien für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe¹⁴

Aus den Förderrichtlinien für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ergibt sich, dass der NWL individuell nach seinem pflichtgemäßen Ermessen darüber entscheidet, ob dem Antragssteller die Zuwendung gewährt wird (Abschnitt 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage der Förderrichtlinien des NWL¹⁵). Abschnitt 2 der Förderrichtlinien beinhaltet mögliche Fördergegenstände. Keine Zuwendung erhalten Maßnahmen, die der Unterhaltung, Sanierung, Ersatzbeschaffung, Instandsetzung, Betriebserschweris-kosten, künstlerischen Gestaltung oder auch der gegenseitigen Grunderwerbs dienen. Weitere Details zu den Abgrenzungsrichtlinien können Anlage 2¹⁶ entnommen werden. Empfänger von Mitteln des NWL können „Kreise, kreisfreie Städte sowie kreisangehörige Städte, Zweckverbände und Gemeinden, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen“, sein. Weitere Informationen zu den Zuwendungsvoraussetzungen sind in Abschnitt 4 enthalten.

¹⁴ <http://www.nwl-info.de/aufgaben/infrastrukturfoerderung/dokumente/pdf/foerderrichtlinie.pdf>

¹⁵ Soweit nicht anders gekennzeichnet handelt es sich um Abschnitte der Förderrichtlinien des NWL

¹⁶ <http://www.nwl-info.de/aufgaben/infrastrukturfoerderung/dokumente/pdf/foerderrichtlinie-anlage-2.pdf>

Aufgrund Ihrer Ergänzungsbitte vom 18. November 2012 füge ich die nachfolgende Tabelle in Bezug auf die Länder Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen bei:

Bundesland	Anteil der Regionalisierungsmittel in % gem. § 5 III RegG	Höhe der Regionalisierungsmittel in Mio. €	System der Verwendung ¹⁷	Genauere Verwendung
NRW	15,76	1.133,3	Dezentralisierung mit Verantwortung bei Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden. ¹⁸	Siehe § 11 I ÖPNVG NRW iVm § 1 ÖPNVP-VO vom 18. Dezember 2012. ¹⁹
Hessen	7,41	532,9	s. NRW. ²⁰	Siehe § 12 I ÖPNVG Hessen, es gibt keine speziellen Gesetze oder Verordnungen zu der Verwendung wie in NRW. ²¹
Rheinland-Pfalz	5,24	376,8	s. NRW. ²²	§ 10 II NVG Rheinland-Pfalz.
Niedersachsen	8,59	617,7	SPNV auf Länderebene organisiert, Zweckverbände können aber Aufgabenträgerschaft mittels Antrags übernehmen. ²³	Siehe § 7 I, V NNVG.

¹⁷ Siehe Skript von Christina Borggräfe vom 29. Oktober 2012, S. 3.

¹⁸ Genaue Aufteilung der Zweckverbände siehe S. 4 des Skriptes.

¹⁹ Dort sind die genauen Beträge der Regionalisierungsmittel NRW für die Zweckverbände aufgelistet. Beachten Sie bitte: Die Prozentangaben zu der Zuteilung der Mittel an die Zweckverbände auf S. 6 des Skriptes sind nicht mehr aktuell.

²⁰ Vgl. §§ 5 I, 6 II ÖPNVG Hessen.

²¹ Prozentangaben hinsichtlich der hessischen Verkehrsverbände ergeben sich aus der Antwort des hessischen Verkehrsministers auf eine kleine Anfrage: <http://starweb.hessen.de/cache/DRS/18/5/03975.pdf>.

²² Vgl. § 6 NVG Rheinland Pfalz.

²³ Vgl. Skript S. 3, sowie § 4 NNVG.