



LANDESGRUPPE NORDRHEIN-WESTFALEN

**Landtag
Nordrhein-Westfalen
13. Wahlperiode**

Zuschrift 13/1976

alle Abg.

Unser Zeichen: R2 Me / FI, 610-00/56 j)
Ihr Ansprechpartner: RA Reiner Metz
Telefon-Durchwahl: (02 21) 5 79 79 - 154
Fax: (02 21) 5 79 79-81 54
E-Mail-Adresse: metz@vdv.de
Datum: 30. August 2002

Vorbereitung der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtags NRW am 11. September 2002 zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) - Drs. 13/2706

hier: Antworten auf den Fragenkatalog der Fraktionen vom 2. Juli 2002

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die uns eingeräumte Möglichkeit, zu dem o.g. Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen, danken wir Ihnen. Bevor wir auf die Detailfragen umfassend antworten, erlauben wir uns einige kurze **zusammenfassende Vorbemerkungen**:

- Die Landesgruppe NRW im VDV begrüßt die Absicht der Landesregierung, das ÖPNV-Gesetz des Landes im siebten Jahr der Regionalisierung auf der Grundlage einer umfassenden Analyse der bisherigen Erfahrungen zu aktualisieren und damit den am ÖPNV Beteiligten (Land, kommunalen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und ihren Kunden) eine verlässliche Richtschnur für die nächsten Jahre an die Hand zu geben. In einigen wesentlichen Punkten zielt der Entwurf klar in die aus Sicht der ÖPNV-Praxis richtige Richtung, z.B. mit der Eröffnung der Möglichkeit, kumulativ Investitions- als auch Betriebskosten zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter SPNV-Strecken zu fördern, oder mit der Einrichtung der Möglichkeit, Schienenersatzverkehre fördern zu dürfen.
- Obwohl dankenswerterweise in Bezug auf die ÖPNV-Fahrzeugförderung ein Sockelbetrag mit Dynamisierungsklausel (§ 13 Abs. 3) und zugunsten von kommunalen ÖPNV-Investitionen eine Mindestanteilsquote (§ 12 Abs. 4) gesetzlich festgeschrieben werden sollen, betrachten wir die Regelungen zur Finanzierung des

SPNV und des allgemeinen ÖPNV mit großer Sorge. Diese Sorge resultiert daraus, dass das Land auf der einen Seite bereits signalisiert hat, sich aus der ÖPNV-Förderung mit eigenen Finanzmitteln (bis auf die Landesmittel zur Befriedigung gesetzlicher Ausgleichsansprüche für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden) zurückzuziehen - Stichworte sind das Haushaltsbegleitgesetz 2002, mit dem die Förderung kommunaler ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen mit originären Landesmitteln eingestellt wird, die erhebliche Reduzierung der ÖPNV-Fahrzeugförderung und die Haushaltssperre -, auf der anderen Seite aber mit dem vorliegenden Gesetzentwurf den Eindruck erweckt, als könne künftig allein aus den Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sogar eine Offensivstrategie im SPNV und allgemeinen ÖPNV verfolgt werden. Unsere Mitgliedsunternehmen müssen vielmehr feststellen, dass die Mittelausstattung 2002 schon einen erheblichen Rückschritt gegenüber dem Status quo 2001 gebracht hat. Dieser Nachteil wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht kompensiert. Im Gegenteil: Durch die mit dem Regierungsentwurf vorgeschlagene Öffnung der Regionalisierungsmittel des Bundes auch für den Metrorapid - und zwar sowohl direkt im Hinblick auf dessen Betriebskosten als auch indirekt im Hinblick auf die Investitionskosten - würde die Finanzausstattung des SPNV und des allgemeinen ÖPNV noch weiter geschmälert. Die mit dem Gesetzentwurf beabsichtigte und von uns begrüßte Offensivstrategie kann ohne originäre Landesmittel nicht erfolgreich sein.

- Im Interesse einer ausgewogenen Gesamtfinanzierungskulisse muss unseres Erachtens das Mindestvolumen der Infrastrukturförderung für Investitionen im kommunalen ÖPNV und durch Eisenbahnen in § 12 Abs. 1 auf der Grundlage der Haushaltsansätze 2002 gesetzlich festgeschrieben werden (370 Mio. EUR). Auf keinen Fall können wir uns trotz unserer größten Aufgeschlossenheit gegenüber modernster Technologie, die den ÖPNV-Kunden zugute kommt, damit einverstanden erklären, unlimitierte Umverteilungen von Regionalisierungsmitteln des Bundes zu Lasten des SPNV und des allgemeinen ÖPNV für das geplante Metrorapidprojekt zu ermöglichen. Wir plädieren angesichts der offenen Fragen auf Bundes- und Landesebene dafür, das Thema „Metrorapidfinanzierung“ nicht jetzt schon teilweise und unbeziffert in einem Fachgesetz wie dem ÖPNVG NRW, sondern zu gegebener Zeit in einem gesonderten Metrorapidfinanzierungsgesetz umfassend zu regeln.
- Hervorzuheben ist, dass unsere Stellungnahme in ihren Kernaussagen mit der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände NRW, die ihrerseits eine eigene Stellungnahme abgeben wird, abgestimmt ist. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit ist als **Anlage** eine in unserem Hause gefertigte **synoptische Gegenüberstellung** der zurzeit gültigen Fassung des Regionalisierungsgesetzes NW zum Referententwurf des MWMEV vom 24. April 2002 und zum Regierungsentwurf vom 12. Juni 2002 beigelegt.

Den **Fragenkatalog** beantworten wir wie folgt:

1. **Unterstützen Sie die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen?**
2. **Halten Sie die Schaffung eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes für angezeigt - auch im Sinne einer transparenten Mittelherkunft und -verwendung?**

Als Fachverband des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs ist der VDV ausgesprochen aufgeschlossen gegenüber modernster Technologie, mit der Fahrgäste schneller und bequemer befördert werden können als mit modernster Rad-/Schiene- bzw. Bus-technik. Es besteht aus unserer Sicht kein ernsthafter Zweifel, dass zwischen den Haltepunkten der geplanten Schwebezugtrasse - der Metrorapid beschleunigt von 0 auf 200 doppelt so schnell wie ein ICE 3 - ein deutlicher Reisezeitvorteil und wegen des ruckfreien Fahrverhaltens auch ein Komfortvorteil für die Fahrgäste gegenüber modernster Eisenbahntechnik erreicht wird.

Angesichts der bestehenden Konzeption, den Metrorapid als integralen Bestandteil eines künftigen Schnellverkehrsnetzes zwischen den Oberzentren zu positionieren, das grundsätzlich aus Regionalverkehrszügen besteht - mit dem „Spezialisten“ Metrorapid auf der nachfragestärksten Zentrumsachse an Rhein und Ruhr (vgl. Eckhard Busch, Integraler Taktfahrplan: Die zweite Stufe, in: DER NAHVERKEHR 7-8/2002, Seite 20 ff.) -, wäre es aus unserer Sicht auch konsequent, den Metrorapid als SPNV zu definieren und damit in den Anwendungsbereich des ÖPNVG NRW zu bringen.

Wir sind aber skeptisch, ob eine Aufnahme des Projektes in einem Fachgesetz wie dem ÖPNVG NRW zum gegenwärtigen Zeitpunkt zielführend ist. Uns drängt sich nämlich der Eindruck auf, dass hier isoliert ein logisch nachrangiges vor dem logisch vorrangigen Problem gelöst werden soll. Denn die Antwort auf die Frage nach der finanziellen Realisierbarkeit des Gesamtprojektes hängt nur zu einem sehr geringen Teil davon ab, ob - wie im Fachgesetzentwurf jetzt vorgeschlagen - Betriebskosten des Metrorapids durch Regionalisierungsmittel des Bundes gedeckt werden dürfen oder nicht. Entscheidend für die finanzielle Realisierbarkeit ist vielmehr die Finanzierung der sehr hohen Investitionskosten. Hier sind zurzeit noch wesentliche Fragen auf Bundes- und Landesebene ungeklärt.

Demzufolge schlagen wir vor, das Thema „Finanzierung des Metrorapid“ nicht jetzt schon und losgelöst von den Investitionen landesgesetzgeberisch anzugehen, zumal es auch objektive Wechselwirkungen zwischen Betriebskosten- und Investitionsfinanzierung gibt (je höher etwa die nach § 11 Abs. 1 des Regierungsentwurfs vorgesehe-

nen Fördermittel „zur Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebotes sowie zur Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten“ sein würden, umso eher ließen sich hieraus die Abschreibungen für die Investitionen in die Infrastruktur des Metrorapids erwirtschaften), sondern zu gegebener Zeit durch ein umfassendes Metrorapidfinanzierungsgesetz, das Herkunft und Verwendung aller Finanzierungsmittel enthalten muss.

3. **Kann die Einordnung des ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird, in den SPNV dazu führen, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert mit negativen Konsequenzen auf Finanzierung und Bedienungsqualität?**
4. **Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?**

Wegen der derzeitigen Unwägbarkeiten der Gesamtfinanzierungskulisse für den Metrorapid kann die auf eine Möglichkeit gerichtete Frage 3 zunächst nur hypothetisch beantwortet werden:

Unterstellt man, dass die **Investitionsfinanzierung** des Metrorapids ohne Antasten der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG und der Regionalisierungsmittel des Bundes erfolgen würde, wären ohne den Einsatz originärer Landesmittel Kürzungen beim SPNV und - wir fügen hinzu - allgemeinen ÖPNV mit Bussen und Bahnen „nur“ in der Höhe unausweichlich, wie die Aufwendungen für die **Betriebskosten** aufgrund der Angebotsmehrung durch den Metrorapid ab 2006 aus diesen Bundesmitteln finanziert werden müssten.

Würden die Bundesfinanzhilfen darüber hinaus zu Lasten des SPNV/allgemeinen ÖPNV auch für Investitionskosten des Metrorapids umgeschichtet, so ergäbe sich - je nach Dimension der Umschichtungen - ein u.U. dramatischer Verdrängungseffekt: Metrorapid – SPNV im engeren Sinne – allgemeiner ÖPNV.

Angesichts der vom Landtag schon mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2002 eingeschlagenen Richtung, sich aus der Förderung von ÖPNV-Investitionen mit originären Landesmitteln zurückzuziehen mit der Folge, dass die Förderung vor allem kommunaler Vorhaben und von ÖPNV-Fahrzeugen drastisch zurückgeht, verbunden mit der aktuellen Haushaltssperre und der Tatsache, dass dem Landesetat aufgrund der neuesten Steuerschätzung weitere erhebliche Einnahmerückgänge drohen, fehlt uns im Moment - und hier bleibt auch der Regierungsentwurf eine Antwort schuldig - jegliche Vorstellung, wie denn die Milliardenlücke zwischen den vom Bund in Aussicht gestellten Finanzhilfen für den Metrorapid und den zu erwartenden Investitionskosten mit originären Landesmitteln geschlossen werden kann.

Hinzu kommt, dass der Regierungsentwurf - trotz der auf den ersten Blick aus Sicht des SPNV und allgemeinen ÖPNV beruhigenden Formulierungen in § 10 Abs. 1 Nr. 4 und § 12 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 2, die eine unmittelbare Förderung von Investitionen in die Infrastruktur ausschließen - über § 11 Abs. 1 Satz 1 sehr wohl eine indirekte Investitionsförderung des Metrorapids erlaubt: Wie sich auch aus der Gesetzesbegründung zu § 11 Abs. 1 ausdrücklich ergibt (Seite 18 der LT-Drs.), können die Zweckverbände Eisenbahn- und Magnetschwebebahninfrastrukturunternehmen nämlich grundsätzlich aus Regionalisierungsmitteln des Bundes fördern. Zwar ist es denkbar, dass die zur Konkretisierung nach § 11 Abs. 1 Satz 3 noch zu erlassenden Verwaltungsvorschriften dafür sorgen können, dass pro Leistungseinheit keine Disproportionalität zwischen Metrorapid- und SPNV-Förderung entsteht. Wir meinen aber, dass der Gesetzgeber und nicht die Verwaltung auch insoweit die wesentlichen Entscheidungen treffen muss (vgl. auch unsere Antwort zu § 11 [zweiter Spiegelstrich]).

Aufgrund dessen müssen wir – solange das Metrorapidprojekt nicht durch ein umfassendes Metrorapidfinanzierungsgesetz finanziell abgesichert ist – trotz der an sich anerkennenswerten vorgeschlagenen Mindestquote in § 12 Abs. 4 des Regierungsentwurfs fürchten, dass sich der heute schon erkennbare finanzielle Erosionsprozess zuungunsten insbesondere des allgemeinen ÖPNV beschleunigt fortsetzen kann. Wir plädieren daher nachdrücklich für die Zurückstellung von metrorapidbezogenen Detailfinanzierungsvorschriften - auch der in Frage 4 erwähnten - im ÖPNVG NRW und stattdessen für eine vorherige bzw. zeitgleich in einem Artikelgesetz vorzunehmende Regelung in einem gesonderten Metrorapidfinanzierungsgesetz.

Mit diesem Gesetz muss eine ausgewogene Gesamtfinanzierung von Metrorapid, SPNV und allgemeinem ÖPNV sichergestellt und das bestehende gute Angebot im SPNV und allgemeinen ÖPNV ungefährdet bleiben mit der Option zu einem weiteren Ausbau. Die beabsichtigte Integration des Metrorapid mit den anderen öffentlichen Verkehrsträgern erfordert insbesondere:

- keine Umverteilung von Regionalisierungsmitteln zu Lasten des SPNV, des allgemeinen ÖPNV und der ausgewogenen Mittelverteilung zwischen den Verbundräumen und
- keine finanziellen Zusatzbelastungen der Verkehrsunternehmen des SPNV und des allgemeinen ÖPNV.

5. Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im Integralen Taktfahrplan - Stufe II - ab dem 15. Dezember 2002 (Fahrplanwechsel) bei 98 Millionen Zugkilometer liegen wird, wird im Gesetzentwurf festgeschrieben, dass das bedarfsgerechte SPNV-Angebot die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebs-

leistungen (lediglich ca. 87 Millionen Zugkilometer) nicht unterschreiten darf. Welche Folgen können sich für die Finanzierung des herkömmlichen SPNV ergeben?

Die für den Fahrplanwechsel geplanten SPNV-Mehrverkehre ständen - soweit hierüber keine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber SPNV-Unternehmen eingegangen wurden - zur Disposition der SPNV-Aufgabenträger.

Die Landesgruppe NRW im VDV begrüßt allerdings grundsätzlich die von den Zweckverbänden und dem Land geplante Ausweitung des Integralen Taktfahrplans in NRW. Deshalb hatte sie sich in ihrer gemeinsamen Stellungnahme mit der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vom 22. Mai 2002 zum Referentenentwurf auch dafür ausgesprochen, die am Stichtag 16. Dezember 2002 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen als Mindeststandard für die Zukunft festzuschreiben.

Dabei war uns bewusst, dass eine solche Offensivstrategie im SPNV, die von den entsprechenden Zu- und Abbringerverkehren im allgemeinen ÖPNV flankiert werden muss, um erfolgreich zu sein, ein finanzielles Rückgrat benötigt, das über ein „Durchwinken“ der Regionalisierungsmittel des Bundes, die mit dem Regierungsentwurf auch für andere Zwecke geöffnet werden sollen, hinausreicht. Das setzt voraus, dass der tendenzielle Rückzug des Landes aus der ÖPNV-Förderung mit originären Landesmitteln rückgängig gemacht wird. Ansonsten droht das Gesamtgefüge der Finanzierung des SPNV und des allgemeinen ÖPNV Schaden zu nehmen.

6. Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Abs. 5 S. 1 („Die Zweckverbände können...“) bezüglich der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?

Wir begrüßen die Absicht der Landesregierung, die Förderung von Schienenersatzverkehren wieder zuzulassen. Allerdings halten wir die Formulierung des letzten Halbsatzes der o.g. Vorschrift, die die materielle Voraussetzung für die mögliche Umschichtung von Regionalisierungsmitteln des Bundes auf Schienenersatzverkehre enthält („soweit die übrigen Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht beeinträchtigt werden“), für missglückt. Denn wir können uns schlechterdings nicht vorstellen, inwieweit der Wegfall von SPNV-Verkehren andere Schienenverkehre auf derselben Strecke unmittelbar negativ beeinträchtigen kann. Vielmehr wird die *Infrastruktur* durch den Wegfall entlastet, was sich indes kapazitätsmäßig immer positiv auf andere Verkehre auswirken dürfte.

Aus der amtlichen Begründung (Seite 19 der LT-Drs.) ergibt sich zwar, dass offenbar die Sicherung von Eisenbahninfrastruktur bezweckt wird, was wir grundsätzlich auch für sinnvoll halten („Die Zustimmung wird nur dann erteilt, wenn die Einführung des

Schienenersatzverkehrs die übrigen Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht beeinträchtigt. Dies zwingt also auch dazu, die Auswirkungen auf alle übrigen Schienenverkehre – also auch den Schienengüterverkehr der jeweiligen Strecke – zu beachten.“).

Wir meinen aber, dass man auf der Voraussetzungsseite der Norm und nicht nur in der Begründung klar formulieren sollte, was gewollt ist. Im Übrigen sind wir der Ansicht, dass die in der Urfassung des § 11 Abs. 2 Buchstabe b) Regionalisierungsgesetzes NW aus 1995 enthaltene materielle Voraussetzung für Schienenersatzverkehre („um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen“) hinreichend klar gewesen ist. Man sollte auf dieser Grundlage – evtl. angereichert um ökologische Aspekte – eine justitiable Formulierung suchen.

7. **Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Management-Gesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes. Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?**
8. **Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Management-Gesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?**

Soweit im Gesetzentwurf zwingend vorgegeben wird, dass Zweckverbände und Land eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gründen sollen, wird dies von Seiten der Landesgruppe NRW im VDV in der vorgeschlagenen Weise kritisch gesehen.

Zunächst ist aus unserer Sicht entgegen der „beschönigenden“ amtlichen Begründung („Die gemeinsame Management-Gesellschaft ist nicht Aufgabenträger des SPNV...“) zu dieser Vorschrift Folgendes festzustellen: Während nach dem zurzeit geltenden § 6 Abs. 1 Satz 1 Regionalisierungsgesetz NW an der Kompetenz der Zweckverbände zur Planung, Organisation und Ausgestaltung auch des das Gebiet mehrerer Zweckverbände berührenden SPNV kein Zweifel bestehen kann, so ist nach § 6 Abs. 1 Sätze 1 und 2 des Regierungsentwurfs die Wahrnehmung dieser Kompetenz allein durch die betroffenen Zweckverbände - also ohne die Beteiligung des Landes - nicht mehr möglich. Dies ist der Sache nach eine teilweise Kompetenzentziehung.

Mit der Übertragung der Aufgabenverantwortung auf die kommunale Ebene und der Ausgestaltung dieser Aufgabe als „freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe“ - so jedenfalls das bislang geltende Regionalisierungsgesetz NW - ist es schwerlich zu vereinbaren, dass durch Gesetz die Errichtung einer gemeinsamen Gesellschaft in einer bestimmten Organisationsform zwingend angeordnet wird. Durch die gesetzliche Vorgabe, in welcher Weise und in welcher Organisationsform die verbleibenden Zuständig-

keiten wahrzunehmen sind, wird in unverhältnismäßiger Weise in die kommunale Selbstverwaltung eingegriffen.

Gleichwohl ist festzustellen, dass es im Rahmen der Zuständigkeiten der Zweckverbände SPNV-Themen gibt, die zweckmäßigerweise gemeinsam mit dem Land gelöst werden sollten. Eine gesetzlich normierte Pflicht zur Gründung einer Management-Gesellschaft dürfte wegen der grundsätzlichen Kompetenz der kommunalen Gebietskörperschaften für den SPNV - wenn sie denn entgegen unserem Petitem vom Landtag für erforderlich gehalten werden sollte - lediglich subsidiären Charakter haben, d.h. nur wenn sich die Zweckverbände im Rahmen ihrer eigenverantwortlichen Zusammenarbeit nicht verständigen können. Alles andere wäre u.E. unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht vertretbar. In diesem Fall müsste des Weiteren in § 6 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3 eine klar umgrenzte Gewährleistungs- und Hinwirkungsaufgabe ausschließlich in Bezug auf zweckverbandsübergreifende SPNV-Themen für die Gesellschaft definiert werden (vgl. unsere Ausführungen unten zu § 6).

- 9. Kann für Sie die von acht Zweckverbänden bereits gegründete „Agentur Nahverkehr NRW e.V.“ die gewünschte Funktion - Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände - in Selbstverwaltung ebenso gut bzw. besser als unter Beteiligung des Landes erfüllen?**

Soweit uns bekannt ist, stimmt der satzungsmäßige Zweck des Vereins mit den Zielen des Gesetzentwurfs der Landesregierung überein. Außerdem sind zwischenzeitlich alle neun Zweckverbände dem Verein beigetreten. Auch steht dem Land NRW nach der Satzung des Vereins eine Beteiligung offen. Es stellt sich demzufolge auch vor dem Hintergrund dieser eingetretenen tatsächlichen Entwicklung die Frage nach der Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung über die Gründung und über die Aufgaben einer institutionalisierten Koordinierungsebene für den SPNV.

Unter dem Gesichtspunkt des sparsamen Einsatzes von Ressourcen und zur Vermeidung von Doppelarbeit muss aus unserer Sicht auf jeden Fall vermieden werden, dass zwei Institutionen mit paralleler Aufgabenstellung entstehen und mit öffentlichen Mitteln gefördert werden.

- 10. Halten Sie den Gedanken eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände sowie beteiligte Unternehmen für umsetzbar? Können die Rahmenbedingungen so festgelegt werden, dass Markteintrittsbarrieren tatsächlich gesenkt werden? Sehen Sie in der Vorhaltung, Wartung etc. von Fahrzeugmaterial einen Zweck und eine Aufgabe der von den Zweckverbänden (und des Landes) zu gründenden Management-Gesell-**

schaft?

Die gesetzliche Fixierung einer solchen Aufgabe, wie in § 6 Abs. 1 Satz 3 des Regierungsentwurfs vorgesehen, sollte – dem Wesen des SPNV als freiwilliger Selbstverwaltungsaufgabe entsprechend – unterbleiben. Die in Zweckverbänden organisierten Aufgabenträger müssen ohne Lenkung durch das ÖPNVG NRW in eigener Verantwortung entscheiden können, ob und ggf. in welcher Weise sie einen Fahrzeugpool einrichten möchten.

Bei der Entscheidung über die Einrichtung von Fahrzeugpools auf kommunaler Ebene sollte zudem bedacht werden, dass sowohl der europäische als auch der Bundesgesetzgeber den Verkehrsunternehmen die unternehmerische Verantwortung für die Leistungserstellung zudedacht hat. Die Aufgabenträger sollen den Rahmen für die Entwicklung eines leistungsfähigen ÖPNV/SPNV gewährleisten. Hieraus folgt, dass bei den Verkehrsunternehmen nicht nur die Kosten- und Ertragsverantwortung liegen muss, sondern auch diejenige für das eigentliche Produkt „Nahverkehr“. Wir sehen es daher als bedenklich an, Aufgaben, die nach geltendem Recht den Verkehrsunternehmen obliegen, direkt von Behörden oder behördenähnlichen Einrichtungen wahrnehmen zu lassen. Das paradoxe Ergebnis solcher Bestrebungen ist, dass wesentliche Wertschöpfungsstufen des ÖPNV dem Wettbewerb entzogen werden und dieser sich auf einen solchen um den günstigeren Tarifvertrag und/oder um die geringsten Gemeinkosten reduziert. Folge wäre tendenziell ein marktfernerer ÖPNV mit Verkehrsunternehmen als reinen Carriern, die gezwungen wären, nur noch auf möglichst niedrige Produktionskosten bedacht zu sein.

11. Empfinden Sie das von der Landesregierung formulierte Ziel eines landesweiten Tarifs als erstrebenswert, d. h. sind damit Vorteile für den Kunden verbunden?

Die Landesgruppe NRW im VDV unterstützt das Ziel der Landesregierung, die Attraktivität des ÖPNV durch ein integriertes Verkehrsangebot weiter zu stärken. In NRW wurde durch das konstruktive Zusammenwirken zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Land in den vergangenen Jahren bereits viel erreicht: Genannt seien nur die landesweite Einführung von Gemeinschaftstarifen Bus/Schiene und die stetige Weiterentwicklung von Übergangstarifen. Die Realisierung weiterer Schritte zu Gunsten der Kundinnen und Kunden des ÖPNV wird folgen.

Hierzu gehört auch eine möglichst einheitliche Tarifgrundstruktur, nicht dagegen ein landeseinheitlicher Tarif, wie in § 5 Abs. 3 Satz 2 und § 6 Abs. 3 des Regierungsentwurfs vorgeschlagen. Denn im Zeitalter moderner elektronischer Zahlungsmittel (Stichwort „e-ticketing“) wird es zunehmend weniger wichtig sein, ob ein Tarif objektiv einfach oder gar landeseinheitlich ist. Entscheidend ist vielmehr, dass der Erwerb der

Fahrtberechtigung aus Kundensicht einfach ist. Wir sehen in dem Ausbau intelligenter Verkaufssysteme die Möglichkeit, die Synthese zwischen Einfachheit für die Kundschaft und einkömmlichen Tarifen herzustellen.

Auch auf die einseitige und schematische gesetzliche Zielvorgabe weiterer Landesstandards in § 5 Abs. 3 Satz 2 und § 6 Abs. 3 des Regierungsentwurfs muss verzichtet werden, weil damit eine Vielzahl wichtiger zu berücksichtigender Gesichtspunkte, die vor Ort abgewogen werden müssen, ignoriert würde. Dies gilt für die Bereiche Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme sowie Marketing: Hierbei handelt es sich zwar wie bei der einheitlichen Tarifgrundstruktur um Agenden, die im Interesse der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen liegen, weil mit ihnen Verbesserungen für die Kundschaft und damit eine Steigerung der Nachfrage erreicht werden können. Entscheidend ist aber auch hier weniger die Landeseinheitlichkeit, sondern mehr der Wirkungsgrad gegenüber der Kundschaft. Aus der Marktforschung ist bekannt - und dies beweist aktuell beispielsweise das so genannte „Schokoticket“ im VRR -, dass marktbezogene Aktivitäten vor Ort und zielgruppengerechte Produkte und Marken über Erfolg und Misserfolg der ÖPNV-Angebote entscheiden. Die Erfahrung zeigt also: „Standard“ wirkt auf die Kundschaft nicht unbedingt anziehend. Demgemäß sollte auf die Definition konkreter weiterer Standards über das bisher im Regionalisierungsgesetz NW gefundene Maß hinaus verzichtet werden.

Als Kompromiss für den Fall, dass der Gesetzgeber ein deutliches und maßvolles Signal in Richtung landeseinheitlicher Standards für erforderlich hält, **schlagen wir vor**, § 6 Abs. 3 ÖPNVG NRW wie folgt zu fassen:

„Die Zweckverbände sollen unter Beachtung der den Verkehrsunternehmen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zustehenden Verantwortlichkeiten auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen mit dem Ziel einer landesweit einheitlichen Tarifgrundstruktur sowie von Übergangstarifen hinwirken.“

Zu § 2 Abs. 2

- **Besteht bei den Zweckverbänden derzeit ein Interesse, sich in Bezug auf das Betreiben regionaler Schienennetze zu engagieren?**
- **Welche Chancen werden in der Gliederung in Teilnetze gesehen?**

Das in § 2 Abs. 2 Satz 3 E-ÖPNVG NRW vorgesehene Gebot, zur Vermeidung der Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hinzuwirken, wird begrüßt. Es konkretisiert

auf der Landesebene das, was nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bundesrechtlich normiert ist: Vor der Still-Legung ist Dritten, das sind insbesondere Interessenten aus der Region, ein Angebot für die Übernahme der betreffenden Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen zu unterbreiten. In NRW gibt es einige Beispiele für die erfolgreiche Übernahme ehemaliger DB-Infrastruktur durch regionale Eisenbahnunternehmen.

In Bezug auf den **Betrieb** regionaler Schienennetze durch die öffentliche Hand gilt das unter Frage 10 im 2. Absatz Geschriebene entsprechend: Dies ist eine unternehmerische Aufgabe, die nicht von Behörden oder behördenähnlichen Einrichtungen wahrgenommen werden sollte.

Zu § 5

- **Wie realistisch schätzen die Zweckverbände und Verkehrsverbände das Ziel eines landesweiten Tarifs für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre ein?**
- **Wann ist mit einem solchen Tarif zu rechnen?**

Vgl. hierzu unsere Antwort auf Frage 11

Zu § 6

- **Die gemeinsame Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes wird häufig mit Hinweis auf die „Agentur Nahverkehr NRW“ abgelehnt. Welche konkreten Vorbehalte bestehen gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH?**
- **Welche Vorteile hätte die „Vereinslösung“ gegenüber der GmbH?**

Wir verweisen zunächst grundsätzlich auf unsere Antworten auf die Fragen 7 bis 9.

Für den Fall, dass der Landtag entgegen unserem Petitem die gesetzliche Kodifizierung einer gemeinsamen Management-Gesellschaft anstreben sollte, müsste zum einen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung getragen werden und zum anderen Zurückhaltung bei der Zuordnung möglicher Aufgaben geübt werden.

In diesem Fall müsste § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG wie folgt gefasst werden:

„Soweit sich die Zweckverbände zur Intensivierung der Zusammenarbeit untereinander und mit dem Land nicht auf die Schaffung einer gemeinsamen Organisation verständigen, gründen Zweckverbände und Land zwecks Zusammenarbeit eine gemeinsame Management-Gesellschaft.“

§ 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW müsste dann folgende Fassung erhalten:

„Diese Zusammenarbeit soll die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV im Sinne einer integrierten landesweiten Verkehrsbedienung durch die Zweckverbände gewährleisten.“

Das in der genannten Vorschrift im Regierungsentwurf enthaltene Wort „insbesondere“ muss auf jeden Fall gestrichen werden, weil es verunklarend wirkt; bliebe es stehen, so beantwortete das Gesetz die Frage nicht, welche anderen Gewährleistungsaufgaben gemeinsam wahrzunehmen wären. Hiermit und mit dem von uns vorgeschlagenen Zusatz „im Sinne einer integrierten landesweiten Verkehrsbedienung“ würde einerseits klargestellt, dass die Gewährleistungsaufgabe auf den überregionalen SPNV beschränkt bliebe und andererseits – im Sinne der Landesverkehrspolitik – betont, dass die Leistungsangebote landesweit kompatibel sein müssen.

Zu § 11

Diese Vorschrift ist die wichtigste dieser Gesetzesänderung:

- **Wie bewerten die Zweckverbände grundsätzlich die vorgeschlagene Neuregelung?**

Wegen der Einbeziehung des Metrorapids, der vorgesehenen Umschichtung der SPNV-Fahrzeugfördermittel und wegen des enormen finanziellen Gesamtvolumens, das insgesamt betroffen ist, stellt der SPNV-Finanzierungsplan das bedeutendste Finanzierungsinstrument der gesamten Gesetzesnovelle dar.

Daher lehnen wir es im Einklang mit der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen ab, dass in § 11 Abs. 3 Satz 2 E-ÖPNVG NRW für die Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans nur eine mittelbare Beteiligung der für die Sachaufgabe originär zuständigen kommunalen Ebene über die Management-Gesellschaft und über kommunale Nahverkehrspläne vorgesehen ist.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Antworten zu den Fragen 1 bis 6.

- **Wie wird die differenzierte Förderung in Abhängigkeit von Trassenpreisen und Stationsentgelten beurteilt?**

Die Vorschrift des § 11 Abs. 2 Satz 2 des Regierungsentwurfs normiert der Sache nach, dass dort, wo höhere Trassenpreise, Stationsentgelte und Fahrzeugvorhaltekosten anfallen (das würde nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie beim Metrorapid der Fall

sein), auch eine entsprechend höhere Zuwendung im SPNV-Finanzierungsplan festzuschreiben sein würde. Nach dem Regierungsentwurf müsste also etwa ein Zug-Kilometer mit dem SPNV-Premiumprodukt Metrorapid bei der Verteilung der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung im SPNV-Finanzierungsplan entsprechend höher gewichtet werden als ein Zug-Kilometer mit einer Regional-Bahn.

Wir können zurzeit weder für den SPNV im engeren Sinne noch – wegen fehlender Berechnungsgrundlagen – für den Metrorapid absehen, welche Auswirkungen die vorgeschlagene Regelung auf die Mittelverteilung zwischen den SPNV-Zweckverbänden haben würde.

- **Wurden die ursprünglichen Vorbehalte, der SPNV-Finanzierungsplan sei ein zehnter Nahverkehrsplan, durch die „Namensänderung“ aufgelöst?**

Wie kommen diese Vorbehalte trotz der eindeutigen Regelung des Absatzes 4 zustande?

Die im Referentenentwurf des MWMEV vom 24. April 2002 vorgesehene Bezeichnung „Schienenpersonennahverkehrsplan“ gab schon von der Begrifflichkeit her Anlass, als neues Planungsinstrument verstanden zu werden. Angesichts der klaren Zuordnung der Sachaufgabe SPNV im Regionalisierungsgesetz NW auf kommunale Aufgabenträger musste der Eindruck entstehen, dass die Kommunen zwar die Sachaufgabe noch ganz, aber nur noch partiell die hiermit verbundene Planungsaufgabe innehaben sollen.

Durch die „Namensänderung“ im Regierungsentwurf kann dieser Eindruck nicht relativiert werden. Denn es könnten künftig – wie bereits im zweiten Absatz unserer Antwort auf die Fragen 7 und 8 beschrieben – auch nach dem Regierungsentwurf die kommunalen Aufgabenträger nicht mehr allein (ohne Beteiligung des Landes) den das Gebiet mehrerer Zweckverbände berührenden SPNV planen (teilweiser Kompetenzzug).

- **Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?**

Der Vorschlag, eine kumulative Förderung von Investitions- und Betriebskosten zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter SPNV-Strecken und zum Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung durch Änderung des § 14 Abs. 1 Buchst. b und c des geltenden Regionalisierungsgesetz NW zuzulassen, wird grundsätzlich begrüßt. Es muss aber von Seiten des Gesetzgebers dringend klargestellt werden, dass eine solche Förderung nicht voraussetzungslos ermöglicht wird, um Ineffizienz bei der Förderung auszuschließen.

Daher sollte ein „§ 12a (Neue und reaktivierte SPNV-Strecken)“ mit folgendem Inhalt eingefügt werden:

„Zur Förderung der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten oder des Baus neuer Schienenstrecken des SPNV dürfen Zuwendungen nach § 10 Abs. 1 Nummern 1 und 2 in Verbindung mit den §§ 11 und 12 gewährt werden, soweit mit der Realisierung und dem Betrieb der Strecke eine Verbesserung des Verkehrsangebotes und eine Nachfragesteigerung gegenüber einer bestehenden oder gedachten straßengebundenen Verkehrsbedienung zu erwarten ist.“

Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird? Welche Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?

Wir verweisen hierzu auf unsere Antwort zu Frage 6 und unsere Bitte, im Gesetz eine klare und justitiable materielle Voraussetzung für Schienenersatzverkehre zu formulieren, wobei die Verbesserung des Verkehrsangebotes für die Fahrgäste den archimedischen Punkt bilden sollte.

Erst auf der Grundlage einer klaren Gesetzesformulierung wird eine genauere Einschätzung möglich sein.

Zu § 12

- **Der Metrorapid ist von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen. In § 12 Abs. 4 ist ausdrücklich die Verpflichtung aufgenommen, mindestens die Hälfte der Regionalisierungsmittel für die Infrastruktur und die Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm für den allgemeinen ÖPNV einzusetzen.**

Dadurch müsste eine ausgewogene Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeinem ÖPNV hergestellt sein.

Wie beurteilen Sie diese Regelung?

Wie bereits in unseren Antworten auf die Fragen 1 bis 4 und zu § 11 ausgeführt, beschränkt sich der Ausschluss des § 12 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 2 des Regierungsentwurfs auf die direkte Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV. Die mittelbare Förderung der Infrastruktur des Metrorapids über Betriebskostenzuschüsse nach § 11 bliebe dagegen nicht nur möglich, sondern ausdrücklich gewollt.

Das in § 12 Abs. 4 des Regierungsentwurfs enthaltene Bekenntnis zur Investitionsförderung für kommunale ÖPNV-Investitionen ist zu begrüßen und stellt einen deutlichen

Fortschritt gegenüber dem Referentenentwurf vom 24. April 2002 dar. Gleichwohl zeigt gerade die aktuelle Entwicklung bei der Förderung von kommunalen ÖPNV-Infrastrukturprojekten - drastische Einsparungen aufgrund der Kürzungen im Landeshaushalt -, dass eine allein quotenmäßige Absicherung solcher Projekte nicht ausreichend ist. Wenn das Volumen unzureichend ist, nützt eine 50%-Quote alleine nichts.

Demzufolge muss, um einen wirksamen Schutz kommunaler ÖPNV-Investitionen sicherzustellen, - ähnlich wie bei der Fahrzeugförderung nach § 13 Abs. 3 des Regierungsentwurfs - neben der begrüßenswerten Quote ein konkreter Betrag gesetzlich festgeschrieben werden. Dieser Betrag muss sich, um Rückschritte bei den kommunalen GVFG-Investitionen zu vermeiden, an dem im Haushaltsplan 2002 für diesen Zweck ursprünglich ausgewiesenen Ansatz orientieren (176,9 Mio. EUR). Hierin nicht enthalten sind das GVFG-Landesprogramm (bauliche Maßnahmen), das GVFG-Bundesprogramm und die bauliche Infrastruktur im SPNV (vgl. hierzu die folgende Antwort).

- Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung der Fördertatbestände sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV?

Wir stellen zunächst fest, dass durch die in § 12 Abs. 3 des Regierungsentwurfs vorgesehene Abschaffung der SPNV-Fahrzeugförderung ein Fördertatbestand in § 12 wegfallen würde.

Die vorgeschlagene Öffnung der Infrastrukturförderung auch für Investitionen der Eisenbahnen am Ende des § 12 Abs. 1 des Regierungsentwurfs und die neue Bezugnahme auf § 2 Abs. 3 AEG in § 12 Abs. 2 Satz 2 hätte zur Folge, dass alle in § 2 Abs. 3 AEG aufgeführten Vorhaben förderfähig würden, auch wenn es sich dabei - entgegen der geltenden Fassung des Regionalisierungsgesetzes NW - nicht um Vorhaben handelt, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dienen. Das bedeutet eine erhebliche Ausweitung der förderfähigen Vorhaben bis hin zu Gebäuden, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen - und damit auch des potentiellen Fördervolumens. Demzufolge ist zunächst die zusammenfassende Einleitungsnorm (§ 10 Abs. 1 Nr. 4), die - entgegen § 12 Abs. 1 - davon spricht, dass die Eisenbahnen von der weiteren Förderung von ÖPNV-Investitionen ausgenommen sind, insoweit missglückt und anpassungsbedürftig.

Um eine Volumenreduzierung insbesondere bei kommunalen Infrastrukturprojekten zu vermeiden, müssten bei der Ermittlung des in der vorherigen Antwort geforderten Garantiebetrages zusätzlich die im Haushaltsplan 2002 ausgewiesenen Ansätze des GVFG-Landesprogramms - bauliche Maßnahmen (129,7 Mio. EUR), des GVFG-Bundesprogramms (43,5 Mio. EUR) sowie für die bauliche Infrastruktur im SPNV (in den 112,0 Mio. EUR der Titelgruppe 74, die auch die SPNV-Fahrzeugförderung umfasst, des

Haushaltsplans enthalten) berücksichtigt werden.

Der in § 12 Abs. 4 neben der Mindestquote festzuschreibende Garantiebetrug müsste nach alledem ein Gesamtvolumen in Höhe von mindestens etwa 370 Mio. EUR ausweisen.

Zu § 13

- **Wie beurteilen Sie den Wegfall der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern?**
- **Welche Qualitätsverbesserungen im ÖPNV hat die pauschalisierte Abgeltung der Vorhaltekosten gebracht?**

Ist diese Förderung nicht nur zur allgemeinen Defizitsenkung verwendet worden?

Der Ausschluss der im jetzigen Gesetzestext enthaltenen Fördervariante „Abgeltung ihrer Vorhaltekosten“ wird nachdrücklich abgelehnt, weil er insbesondere die unternehmerischen Dispositionsbefugnisse ohne Not beschränkte und letztlich zur Verschwendung öffentlicher Mittel führen würde.

Angesichts der Tatsache, dass sich das Volumen der Fahrzeugförderung nach § 13 Regionalisierungsgesetz NW in diesem Kalenderjahr drastisch reduziert hat, empfinden unsere kommunalen Mitgliedsunternehmen momentan das genaue Gegenteil einer (in der letzten Frage angesprochenen) „Defizitsenkung“. Es ist vielmehr absehbar, dass deutlich weniger neue ÖPNV-Fahrzeuge angeschafft werden können, da die erheblich höhere Restfinanzierung von den Unternehmen bzw. ihren Gesellschaftern nicht überall in voller Höhe wird aufgebracht werden können. Die Folge für die Fahrgäste: weniger neue attraktive Fahrzeuge in NRW. Soweit die Verkehrsunternehmen noch erhöhte Eigenanteile aufbringen können werden, werden damit die durch ihre Bemühungen zur Senkung ihrer Kosten und Steigerung ihrer Erträge erreichten Erfolge konterkariert.

Vor diesem Hintergrund erscheint die im Regierungsentwurf vorgesehene Abschaffung der Variante „Vorhaltekostenförderung“ nicht nachvollziehbar. Denn diese Fördervariante ermöglicht den Verkehrsunternehmen grundsätzlich eine gewisse unternehmerische Flexibilität bei ihren Fahrzeug- und Werkstattkonzepten. So gibt es eine Reihe von Unternehmen, die einen relativ raschen Austausch ihrer Fahrzeuge vornehmen mit der Folge höherer Abschreibungen und einer relativ „schlanken“ Werkstatt; andere Unternehmen halten die Fahrzeuge länger, haben dadurch geringere Abschreibungen, aber relativ aufwändigere Werkstätten.

Aus Sicht des Steuerzahlers würde mit der Abschaffung der Fördervariante zudem die

kostengünstige Beschaffung von Fahrzeugen in Frage gestellt: Es ist üblich, dass Verkehrsunternehmen – um günstige Preise mit Mengennachlässen zu erhalten – nicht in jedem Jahr einige, sondern „auf einen Schlag“ eine größere Anzahl von Fahrzeugen bestellen. Dazu ist es notwendig, dass auf der Vorhaltekostenbasis Beträge gleichsam angespart werden können. Dieses „Wechselspiel“ findet nicht nur im einzelnen Unternehmen statt, sondern seit Jahren auch im Rahmen von konzertierten Aktionen durch Kooperation mehrerer Unternehmen. Die hierdurch erzielten Einsparungen sind immens und kommen den Fahrgästen etwa über moderate Fahrpreise und zusätzlich angeschaffte neue Fahrzeuge unmittelbar zugute.

Schließlich scheint es aus unserer Sicht auch nicht logisch zwingend zu sein, im SPNV die direkte Bezuschussung von Fahrzeugen abzuschaffen zugunsten der Betriebskostenförderung auf der Basis pauschalierter Vorhaltekosten, im allgemeinen ÖPNV dagegen den umgekehrten Weg einzuschlagen.

Demzufolge muss § 13 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW wie folgt gefasst werden:

„Die Zuwendungen sind für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen im ÖPNV bestimmt.“

Zu § 14

- **Die bisher freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzesentwurf aufgenommen und gleichzeitig um 3 Mio. EUR erhöht worden.**

Welche Projekte wollen die Zweckverbände hieraus finanzieren?

Es ist sicherzustellen, dass das Gesamtgefüge der bestehenden Verbundfinanzierung nicht mehr als erforderlich belastet wird. Wenn aber nun vom Gesetzgeber festgelegt würde, dass die Zweckverbände die auf sie entfallende Zuwendung sogar ganz an die gemeinsame Management-Gesellschaft bzw. – nach Änderung – an die „Agentur Nahverkehr NRW e.V.“ weiterleiten dürften, wie in § 14 Abs. 1 Satz 3 des Entwurfs vorgesehen, so sähen wir hierin ein kontraproduktives Signal.

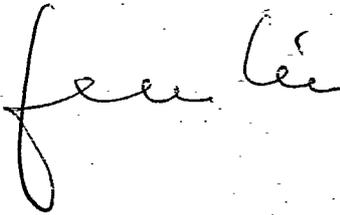
Dementsprechend sind in § 14 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG NRW auf jeden Fall die Worte „ganz oder“ zu streichen.

Dem § 14 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW sollte darüber hinaus ein neuer Halbsatz angefügt werden, der ausdrücklich fixiert, dass aus der Pauschale nach § 14 Abs. 2 auch eine Förderung von Verbundgesellschaften und Verkehrsgemeinschaften für die Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen zu verantwortenden Aufgaben erfolgen kann.

In den Verwaltungsvorschriften sollte zur Konkretisierung dieser Norm die anteilige einwohnerproportionale Weiterleitung der den Zweckverbänden verbleibenden Mittel als Maßstab vorgegeben werden.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Anregungen bei der weiteren Diskussion um die Zukunft des Landes-ÖPNV-Gesetzes zum Wohle unserer Kundinnen und Kunden weiterhelfen zu können, und freuen uns schon jetzt auf eine angeregte Diskussion mit Ihnen am 11. September 2002.

Bis dahin verbleiben wir
mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin
Vorsitzer der VDV-Landesgruppe NRW



Rechtsanwalt Reiner Metz
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe NRW

Anlage: Synopse

- 1 -

Synoptische Gegenüberstellung des zurzeit gültigen Regionalisierungsgesetzes NW
zum Referentenentwurf des MWMEV (Stand: 24. April 2002) und zum Regierungsentwurf vom 12. Juni 2002

<p>Zurzeit gültige Fassung</p> <p>Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995 (GV. NW. S. 196), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 2001 (GV. NRW. S. 876)</p> <p>Erster Abschnitt Allgemeine Regelungen</p> <p>§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen</p> <p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p> <p>(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p> <p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben</p>	<p>Referentenentwurf des MWMEV vom 24. April 2002</p> <p>Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (<u>ÖPNVG NRW</u>)</p> <p>Erster Abschnitt Allgemeine Regelungen</p> <p>§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen</p> <p>Absatz 1 unverändert</p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben</p>	<p>Geszentwurf der Landesregierung vom 12. Juni 2002 (LT-Drs. 13/2706)</p> <p>Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (<u>ÖPNVG NRW</u>)</p> <p>Erster Abschnitt Allgemeine Regelungen</p> <p>§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen</p> <p>Absatz 1 unverändert</p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben</p>
---	---	--

<p>wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.</p> <p>(4) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für Seilbahnen.</p>	<p>wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt. SPNV im Sinne dieses Gesetzes ist auch der ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird.</p> <p>§ 2 Grundsätze</p> <p>Absatz 1 unverändert</p> <p>Absatz 4 unverändert</p>	<p>wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt. SPNV im Sinne dieses Gesetzes ist auch der ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird.</p> <p>§ 2 Grundsätze</p> <p>Absatz 1 unverändert</p> <p>Absatz 4 unverändert</p>
<p>(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.</p>	<p>(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erhaltung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zur Vermeidung der Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.</p>	<p>(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erhaltung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zur Vermeidung der Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.</p>
<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leis-</p>	<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und</p>	<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und</p>

<p>Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienen-schnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.</p>	<p>Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienen-schnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.</p>	<p>Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienen-schnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.</p>
<p>(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p>	<p>Absatz 5 unverändert</p>	<p>Absatz 5 unverändert</p>
<p>(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.</p>	<p>Absatz 6 unverändert</p>	<p>Absatz 6 unverändert</p>
<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.</p>	<p>Absatz 7 unverändert</p>	<p>Absatz 7 unverändert</p>
<p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.</p>	<p>Absatz 8 unverändert</p>	<p>Absatz 8 unverändert</p>

<p>(9) Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.</p> <p>(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.</p>	<p>(9) Den Belangen von <u>Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und von Fahrradfahrern</u> ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.</p> <p>Absatz 10 unverändert</p>	<p>(9) Den Belangen von <u>Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und von Fahrradfahrern</u> ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.</p> <p>Absatz 10 unverändert</p>
<p>Zweiter Abschnitt Zuständigkeiten § 3 Aufgabenträger</p>	<p>Zweiter Abschnitt Zuständigkeiten § 3 Aufgabenträger</p>	<p>Zweiter Abschnitt Zuständigkeiten § 3 Aufgabenträger</p>
<p>(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auflegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1).</p>	<p>§ 3 unverändert</p>	<p>§ 3 unverändert</p>

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

(1) Im Ortsverkehr kann der Kreis einer Gemeinde mit ihrem Einvernehmen Aufgaben übertragen. Er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn die Gemeinde dies verlangt und überörtliche Belange nicht entgegenstehen. Auch ohne Übertragung können kreisangehörige Gemeinden das vom Kreis oder Zweckverband bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern.

(2) Im Nachbarortsverkehr haben ein oder mehrere Kreise einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben zu übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben und überörtliche Belange nicht entgegen stehen.

(3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises ist sicherzustellen, daß bei Entscheidungen des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind. Entscheidungen des Kreises, die ausschließlich den Ortsverkehr betreffen, erfolgen im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde.

(4) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 auf einen Zweckverband übertragen hat, gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

§ 5

Überörtliche Zusammenschlüsse

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

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

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

§ 4 unverändert

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

§ 4 unverändert

§ 5

Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

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

Absatz 2 unverändert

§ 5

Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

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

Absatz 2 unverändert

<p>(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen sowie auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hinzuwirken. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.</p> <p>(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.</p> <p>(5) Wird in einem Kooperationsraum bis spätestens 30.9.1995 kein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband gebildet, kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluß von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.</p> <p>(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandsatzung erlassen.</p>	<p>(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweit einheitlichen Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 4 unverändert</p> <p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 6 unverändert</p>	<p>(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 4 unverändert</p> <p>(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.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 6 unverändert</p>
<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p style="text-align: center;">Überregionale Verkehrsangebote</p> <p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände betreffen, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Kommt eine Zusammenarbeit nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das Ministerium kann einen der beteiligten Zweckverbände ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.</p>	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p style="text-align: center;">Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken</p> <p>(1) Die Zweckverbände und das Land gründen zwecks Zusammenarbeit eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts. Diese Gesellschaft soll insbesondere die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV durch die Zweckverbände gewährleisten. Der Zweck der Gesellschaft kann auch auf die Beschaffung und die Vorhaltung von Fahrzeugen des SPNV erstreckt werden, die die Gesellschaft den Eisenbahn- und Magnetschwebebahnverkehrsunternehmen für die</p>	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p style="text-align: center;">Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken</p> <p>(1) Die Zweckverbände und das Land sollen zwecks Zusammenarbeit eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gründen. Diese Gesellschaft soll insbesondere die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV durch die Zweckverbände gewährleisten. Der Zweck der Gesellschaft kann auch auf die Beschaffung und die Vorhaltung von Fahrzeugen des SPNV erstreckt werden, die die Gesellschaft den Eisenbahn- und Magnetschwebebahnverkehrsunternehmen für die</p>

<p>(2) Benachbarte Zweckverbände können einem Zweckverband mit dessen Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen.</p> <p>(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von Übergangsstufen hinwirken.</p> <p>(4) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.</p>	<p><u>Erbringung von SPNV-Verkehrsleistungen wettbewerbsneutral zur Verfügung stellen kann (Fahrzeugpool). Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium hat unabhängig der Regelungen in den Sätzen 1 bis 3 auf eine Zusammenarbeit der Zweckverbände hinzuwirken. Das Ministerium kann einen Zweckverband ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.</u></p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von <u>landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen mit dem Ziel eines landesweit einheitlichen Tarifs sowie von Übergangstarifen</u> hinwirken.</p> <p>Absatz 4 unverändert</p>	<p><u>Erbringung von SPNV-Verkehrsleistungen wettbewerbsneutral zur Verfügung stellen kann (Fahrzeugpool). Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium hat unabhängig von den Regelungen in den Sätzen 1 bis 3 auf eine Zusammenarbeit der Zweckverbände hinzuwirken. Das Ministerium kann einen Zweckverband ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.</u></p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von <u>landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs</u> hinwirken.</p> <p>Absatz 4 unverändert</p>
<p>Dritter Abschnitt Verkehrsplanungen</p> <p>§ 7</p> <p>ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan</p> <p>(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium nach Anhörung der Aufgabenträger des § 3 Absatz 1 Satz 1 und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) auf. Er umfaßt die langfristigen Planungen für die Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium, ob der Bedarfsplan fortzuschreiben ist.</p>	<p>Dritter Abschnitt Zuständigkeiten (Verkehrsplanungen)</p> <p>§ 7</p> <p>ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan</p> <p>(1) Die Bedarfsplanung für den ÖPNV ist Bestandteil der integrierten Gesamtverkehrsplanung und wird nach Maßgabe des Gesetzes zur integrierten Gesamtverkehrsplanung durchgeführt.</p>	<p>Dritter Abschnitt Verkehrsplanungen</p> <p>§ 7</p> <p>ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan</p> <p>(1) Die Bedarfsplanung für den ÖPNV ist Bestandteil der integrierten Gesamtverkehrsplanung und wird nach Maßgabe des Gesetzes zur integrierten Gesamtverkehrsplanung nach Anhörung der Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 5 durchgeführt.</p>

<p>(2) Bezüglich des Bedarfsplans gemäß Absatz 1 ist das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags herzustellen.</p> <p>(3) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.</p> <p>(4) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. Diese umfassen über die Maßnahmen des Ausbauplans hinaus auch die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV nach § 12 Abs. 3.</p>	<p>Absatz 2 wird aufgehoben</p> <p>(3) Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.</p> <p>(4) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. (...)</p>	<p>Absatz 2 wird aufgehoben</p> <p>(3) Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.</p> <p>(4) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. (...)</p>
<p>§ 8</p> <p>Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans sind zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.</p> <p>(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 Finanzierungsplanung sowie die Investitions-</p>	<p>§ 8</p> <p>Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.</p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(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 Investitions-</p>	<p>§ 8</p> <p>Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.</p> <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(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 Investitions-</p>

<p>festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>	<p>planung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>	<p>planung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>
<p style="text-align: center;">§ 9 Aufstellungsverfahren</p> <p>(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Abs. 1 oder 2 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.</p> <p>(2) Die vorhandenen Unternehmen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.</p> <p>(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.</p> <p>(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.</p> <p>(5) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.</p>	<p style="text-align: center;">§ 9 Aufstellungsverfahren</p> <p style="text-align: center;">§ 9 unverändert</p>	<p style="text-align: center;">§ 9 Aufstellungsverfahren</p> <p style="text-align: center;">§ 9 unverändert</p>

<p>Vierter Abschnitt Finanzierung</p> <p>§ 10 Allgemeines</p>	<p>Vierter Abschnitt Finanzierung</p> <p>§ 10 Allgemeines</p>	<p>Vierter Abschnitt Finanzierung</p> <p>§ 10 Allgemeines</p>
<p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt</p> <ol style="list-style-type: none"> zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse; zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV; für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung oder die Abgeltung der Vorhaltekosten von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. <p>(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemißt sich nach den Ansätzen des jeweiligen Haushaltsplanes. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weitergeleitet.</p> <p>(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6 a AEG (Artikel 8 §</p>	<p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen und Pauschalen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt</p> <ol style="list-style-type: none"> zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse; zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV; <p><u>Ziffer 3 wird aufgehoben</u></p> <ol style="list-style-type: none"> für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung (...) von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes, (...) der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Magnetschwebebahnenunternehmen; zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6 a AEG (Arti-</p>	<p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen und Pauschalen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt</p> <ol style="list-style-type: none"> zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse; zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV; <p><u>Ziffer 3 wird aufgehoben</u></p> <ol style="list-style-type: none"> für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung (...) von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes, (...) der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Magnetschwebebahnenunternehmen; zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. <p>Absatz 2 unverändert</p> <p>(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6 a AEG (Arti-</p>

<p>2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378 -) und des § 3 Schwerbehindertengesetzes erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p> <p>(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium sowie im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.</p>	<p>kel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378 -) und des § 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches - Neuntes Buch - (SGB IX) erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 4 unverändert</p>	<p>kel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378 - , geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 632.) und § 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches - Neuntes Buch - SGB IX erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p> <p style="text-align: center;">Absatz 4 unverändert</p>
<p style="text-align: center;">§ 11</p> <p style="text-align: center;">Zuwendungen für den SPNV</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern im Rahmen der Mittel gemäß § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung des Verkehrsangebotes bestimmt sind. Das Nähere wird durch Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt, in denen die Mittelverteilung bis zum 31.12.1997 unter Berücksichtigung der erbrachten Betriebsleistungen (Zugkilometer) festzulegen ist. Nach Anhörung der Aufgabenträger ist der Verteilungsschlüssel ab 1. 1. 1998 neu festzusetzen.</p> <p>(2) Die Gesamthöhe der Zuwendungen ergibt sich aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Regulationsregeln.</p> <p>a) Bis zum 31. 12. 1997 sind diese Mittel zur Förderung der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/1994 zu sichern. Die Förderung wird durch abweichende Verkehrsleistungen nicht abgeschlossen, wenn zumindest das bisherige Verkehrsangebot bestehen bleibt. Soweit SPNV-Leistungen nach Maßgabe des Fahrplans 1993/94 der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31.12.1997 von Ge-</p>	<p style="text-align: center;">§ 11</p> <p style="text-align: center;">Zuwendungen für den SPNV</p> <p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Finanzmitteln nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahn- und Magnetschwebbahnunternehmen zur Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebots sowie die Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV bestimmt sind. Die Förderung bestimmt sich nach den Folgeabsätzen. Näheres wird durch die Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt. Die Änderung dieser Verwaltungsvorschriften bedarf der Anhörung der Aufgabenträger nach § 5.</p> <p>(2) Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung ergibt sich aus dem Schienenpersonennahverkehrsplan. Der Schienenpersonennahverkehrsplan stellt das bedarfsgerechte SPNV-Angebot und den dafür notwendigen finanziellen Bedarf unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge fest. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten. Bei der Festlegung des finanziellen Bedarfs bleiben tariflich bedingte und einnahmeaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten, die der</p>	<p style="text-align: center;">§ 11</p> <p style="text-align: center;">Zuwendungen für den SPNV</p> <p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Finanzmitteln nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahn- und Magnetschwebbahnunternehmen zur Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebots sowie die Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV bestimmt sind. Die Förderung bestimmt sich nach den Folgeabsätzen. Näheres wird durch die Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt. Die Änderung dieser Verwaltungsvorschriften bedarf der Anhörung der Aufgabenträger nach § 5.</p> <p>(2) Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung ergibt sich aus dem SPNV-Finanzierungsplan. Der SPNV-Finanzierungsplan stellt das bedarfsgerechte SPNV-Angebot und den dafür notwendigen finanziellen Bedarf unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge fest. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten. Bei der Festlegung des finanziellen Bedarfs bleiben tariflich bedingte und einnahmeaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten, die der Aufgabenträger er-</p>

bietskörperschaften oder von öffentlichen nichtbundes-eigenen Eisenbahnen übernommen werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/94 teil.

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

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

Aufgabenträger erwirkt hat, unberücksichtigt. Auf die Mittel, die danach auf die jeweiligen Aufgabenträger entfallen, werden die Zahlungen des Landes nach § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396, 1994 I Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) angerechnet.

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

(4) Die Förderung der Zweckverbände wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass diese von dem nach Absatz 2 festgestellten bedarfsgerechten Verkehrsangebot abweichende Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen, sofern der Schienenpersonennahverkehrsplan nichts anderes vorgibt.

(5) Die Zweckverbände können die ihnen nach Absatz 1 bis 4 zustehenden Finanzmittel mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums für die Förderung von Schienenersatzverkehr verwenden, soweit dies unter Beachtung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zur Verschlechterung des Schienenverkehrsangebots führt. Die Entscheidung zur Umstellung auf Schienenersatzverkehre, die den Zuständigkeitsbereich mehrerer für den SPNV zuständigen Aufgabenträger betrifft, erfolgt einvernehmlich. Die Einrichtung oder die Umstellung auf Schienenersatzverkehre lässt die nach § 5 begründete Zuständigkeit unberührt.

wirkt hat, unberücksichtigt. Auf die Mittel, die danach auf die jeweiligen Aufgabenträger entfallen, werden die Zahlungen des Landes nach § 6a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 632)) angerechnet.

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

(4) Die Förderung der Zweckverbände wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass diese von dem nach Absatz 2 festgestellten bedarfsgerechten Verkehrsangebot abweichende Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen, sofern der SPNV-Finanzierungsplan nichts anderes vorgibt.

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

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

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

§ 12
Infrastrukturförderung

§ 12
Infrastrukturförderung

§ 12
Investitionsförderung

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesmitteln. Diese werden ergänzt durch weitere Mittel, deren Höhe sich nach dem Jahresbetrag dieser Bundesfinanzhilfen unter Zugrundelegung der festgesetzten Fördersätze für die jeweiligen Fördergegenstände bemisst. Der jährliche Gesamtbetrag der weiteren Mittel beläuft sich auf mindestens 25 v. H. der Summe der Bundesfinanzhilfen gemäß Satz 1. Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände, (...) öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für Eisenbahnen. (...)

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesmitteln. Diese werden ergänzt durch weitere Mittel, deren Höhe sich nach dem Jahresbetrag dieser Bundesfinanzhilfen unter Zugrundelegung der festgesetzten Fördersätze für die jeweiligen Fördergegenstände bemisst. Der jährliche Gesamtbetrag der weiteren Mittel beläuft sich auf mindestens 25 v. H. der Summe der Bundesfinanzhilfen gemäß Satz 1. Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände, (...) öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für Eisenbahnen. (...)

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesmitteln. Diese werden ergänzt durch weitere Mittel, deren Höhe sich nach dem Jahresbetrag dieser Bundesfinanzhilfen unter Zugrundelegung der festgesetzten Fördersätze für die jeweiligen Fördergegenstände bemisst. Der jährliche Gesamtbetrag der weiteren Mittel beläuft sich auf mindestens 25 v. H. der Summe der Bundesfinanzhilfen gemäß Satz 1. Die Zuwendungen sind bestimmt für öffentliche und private Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § 11 GVFG an der Förderung nach Maßgabe des Bundesprogrammes teil; Infrastrukturmaßnahmen der Bundesgesellschaften werden im Rahmen des Landesprogrammes gefördert.

(2) Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes; hiervon ausgenommen sind Infrastrukturinvestitionen für Magnetschwebebahnen. Gefördert werden können Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung der Infrastruktur nach § 2 Abs. 3

(2) Investitionen in die Infrastruktur der öffentlichen Eisenbahnen, die dem SPNV dienen, und des sonstigen ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Gefördert werden können Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung der Infrastruktur nach § 2 Abs. 3 AEG § 2

(2) Investitionen des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Gefördert werden können Vorhaben der Infrastruktur nach § 2 Abs. Nr. 1 Buchstabe b und f, Nr. 2 bis 4 GVFG. Die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG sowie die zum GVFG erlassenen Richtlinien gelten ent-

<p>sprechend. Neben den in Absatz 1 Satz 4 genannten Zuwendungsempfängern nehmen die Eisenbahnen des Bundes an der Förderung von Investitionen in die Infrastruktur teil, sofern es sich um Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden handelt und keine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundes schienenausbaugesetzes erfolgt.</p>	<p>Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) und f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie andere in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 genannte Maßnahmen. Die Mittel können auch als ergänzende Förderung zu einer Förderung nach den Bestimmungen des Bundes schienenausbaugesetzes gewährt werden.</p>	<p>AEG, § 2, Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) und f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie andere in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 genannte Maßnahmen. Die Mittel können auch als ergänzende Förderung zu einer Förderung nach den Bestimmungen des Bundes schienenausbaugesetzes gewährt werden.</p>
<p>(3) Das Land gewährt ferner aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundes eigenen Eisenbahnen.</p>	<p><u>Absatz 3 wird aufgehoben</u></p>	<p><u>Absatz 3 wird aufgehoben</u></p>
<p>(4) Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes werden unter Berücksichtigung der dort enthaltenen Anpassungs- und Revisionsregelungen in Verbindung mit Absatz 1 vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 bis 1996 gewährtesten Fördervolumens sowie für zusätzliche Investitionen der Eisenbahnen des Bundes eingesetzt.</p>	<p><u>Absatz 4 wird aufgehoben</u></p>	<p>(4) Von den nach Absatz 1 bereitgestellten Mitteln, die auf das GVFG-Landesprogramm entfallen, sowie von den Mitteln nach Absatz 2 sind mindestens 50 v. H. für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.</p>
<p>(5) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium stellt auf der Grundlage des ÖPNV-Ausbauplanes jährlich fortzuschreibende Investitionsprogramme für die Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 auf.</p>	<p><u>Absatz 5 unverändert</u></p>	<p><u>Absatz 5 unverändert</u></p>
<p>Vorhaltekosten für Fahrzeuge</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG. Sie sind insbesondere für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden. Vorhaltekosten dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weiter-</p>	<p>ÖPNV-Fahrzeugförderung</p> <p>§ 13</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG, soweit diese nicht ausschließlich dem SPNV dienen. Die Zuwendungen sind für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen (...) sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt. Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsun-</p>	<p>ÖPNV-Fahrzeugförderung</p> <p>§ 13</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG, soweit diese nicht ausschließlich dem SPNV dienen. Die Zuwendungen sind für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen (...) sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt. Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsun-</p>

<p>geleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. Zuwendungen nach dieser Bestimmung sind ausgeschlossen, soweit eine Förderung von Fahrzeugen nach § 12 erfolgt.</p> <p>(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie aus deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von Sollkostensätzen sowie kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Für die Sollkostensätze können Kostensatzgruppen gebildet werden, die entsprechend den betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine Klassifizierung für den schienenengebundenen und den sonstigen ÖPNV sowie nach unterschiedlichen Verkehrsregionen ermöglichen. Die Sollkostensätze werden jährlich fortgeschrieben.</p> <p>(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 200 Millionen DM bereitgestellt. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.</p>	<p>ternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. (...)</p> <p>(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie aus deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Von den jährlich zur Verfügung gestellten Fördermitteln werden 35,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen leistungsgebundener Fahrzeuge (Hochbahn, Stadtbahn, Straßenbahn, O-Bus) und 64,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen von Kraftfahrzeugen im ÖPNV an die Zuwendungsempfänger gewährt.</p> <p>(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 105 Millionen EUR bereitgestellt. (...)</p>	<p>ternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. (...)</p> <p>(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie (...), deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Von den jährlich zur Verfügung gestellten Fördermitteln werden 35,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen leistungsgebundener Fahrzeuge (Hochbahn, Stadtbahn, Straßenbahn, O-Bus) und 64,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen von Kraftfahrzeugen im ÖPNV an die Zuwendungsempfänger gewährt.</p> <p>(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 105 Millionen EUR bereitgestellt. Der Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.</p>
<p style="text-align: center;">§ 14 Sonstige Förderung</p> <p>(1) Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern</p> <ol style="list-style-type: none"> eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht, die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll. 	<p style="text-align: center;">§ 14 Sonstige Förderung</p> <p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden, wenn diese die gemeinsame Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 gegründet haben, eine Zuwendung in Höhe von jährlich 12 Millionen EUR. Verteilungsmaßstab für diese Förderung ist die nach dem Gemeindefinanzgesetz des jeweiligen Jahres maßgebliche Einwohnerzahl des Zweckverbandsgebietes. Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallene Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen weiter.</p>	<p style="text-align: center;">§ 14 Sonstige Förderung</p> <p>(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden, wenn diese die gemeinsame Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 gegründet haben, eine Zuwendung in Höhe von jährlich 12 Millionen EUR. Verteilungsmaßstab für diese Förderung ist die nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz des jeweiligen Jahres maßgebliche Einwohnerzahl des Zweckverbandsgebietes. Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallende Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen weiter.</p>

<p>Die Gewährung von Fördermitteln nach dem Buchstaben a) und b) und die Förderung der Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen oder der Beschaffung von Fahrzeugen schließen sich gegenseitig aus.</p> <p>(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung eines insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes des ÖPNV, Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; jedoch leiten die genannten Fälle einen entsprechenden Anteil der Zuwendung an den Zweckverband weiter. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.</p>	<p>(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 0,5 Millionen EUR als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; jedoch leiten die in den vorgenannten Fällen einen entsprechenden Anteil der Zuwendung an den Zweckverband weiter. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.</p>	<p>(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 500.000 EUR als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; jedoch leiten die in den vorgenannten Fällen einen entsprechenden Anteil der Pauschale an den Zweckverband weiter. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.</p>
<p style="text-align: center;">§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 1 bis 3, 13 und 14 Abs. 1 und 2.</p>	<p style="text-align: center;">§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen und Pauschalen nach den §§ 11 bis 14.</p>	<p style="text-align: center;">§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen und Pauschalen nach den §§ 11 bis 14.</p>
<p style="text-align: center;">Fünfter Abschnitt Schlußbestimmungen</p> <p style="text-align: center;">§ 16 Aufsicht</p> <p>(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.</p> <p>(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.</p>	<p style="text-align: center;">Fünfter Abschnitt Schlußbestimmungen</p> <p style="text-align: center;">§ 16 Aufsicht</p> <p style="text-align: center;">§ 16 unverändert</p>	<p style="text-align: center;">Fünfter Abschnitt Schlußbestimmungen</p> <p style="text-align: center;">§ 16 Aufsicht</p> <p style="text-align: center;">Absatz 1 unverändert</p> <p>(2) Der Landrat als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.</p>

<p>(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.</p> <p>(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.</p> <p>(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.</p>	<p style="text-align: center;">§ 17</p> <p style="text-align: center;">Übergangsregelung</p> <p>(1) Bei Inkrafttreten dieser Vorschrift bestehende Verpflichtungen des Landes aus Grundverträgen, die mit Zweckverbänden abgeschlossen worden sind, bleiben für die vereinbarte Mindestlaufzeit bestehen. Für diesen Zeitraum entfällt eine Förderung der Zweckverbände und ihrer Mitglieder nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13.</p> <p>(2) Übersteigt die Förderung nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.</p> <p>(3) Die Verwendung der Leistung nach Absatz 2 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.</p>	<p style="text-align: center;">§ 17</p> <p style="text-align: center;"><u>wird aufgehoben</u></p> <p style="text-align: center;"><u>wird aufgehoben</u></p>	<p style="text-align: center;">§ 18</p> <p style="text-align: center;">Inkrafttreten</p> <p>(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.</p> <p>(2) Die §§ 3, 4, 6, 8, 9, 10 Abs. 1 Nr. 1 und 5, § 10 Abs. 2 bis 4, §§ 11 und 14 Abs. 2, §§ 15 und 17 treten am 1. 1. 1996 in Kraft.</p> <p>(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 1. 1. 1997 in Kraft.</p>	<p style="text-align: center;">§ 18</p> <p style="text-align: center;">Inkrafttreten</p> <p style="text-align: center;">Absätze 1 bis 3 bleiben unverändert</p> <p style="text-align: center;">Absätze 1 bis 3 bleiben unverändert</p> <p style="text-align: center;"><u>Es ist vorgesehen, die markierten Änderungen am 1. Januar 2003 in Kraft treten zu lassen.</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Es ist vorgesehen, die markierten Änderungen am 1. Januar 2003 in Kraft treten zu lassen.</u></p>
---	---	--	---	--

Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW vom 9. Mai 2000 (GV. NRW. S. 465)

§ 1 Grundsätze

- (1) Unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus erarbeitet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Benehmen mit den zuständigen Fachressorts eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung und stellt das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ausschuss her.
- (2) Diese Gesamtverkehrsplanung schließt ein
 - die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel,
 - die Abstimmung mit den Planungsbeteiligten und
 - die Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange.
- (3) Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW beschreibt eine kurz-, mittel- und langfristige Perspektive und ist nach jeweils 5 Jahren fortzuschreiben.

§ 2 Ziele

Bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung sind folgende allgemeine Ziele einer nachhaltigen Mobilität zu verfolgen:

1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt;
2. die Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen;
3. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Verkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs;
4. gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV, durch den stadtverträglichen Bau von Ortsumgehungen und durch den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten;
5. die Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler;
6. die Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen von Personen und Gütern bei Minimierung der Folgebelastungen.

§ 3 Bedarfspläne und Ausbaupläne

- (1) Die Bedarfs- und Ausbaupläne für den Öffentlichen Personennahverkehr und für die Landesstraßen werden unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben. Im Rahmen der nächsten anstehenden Fortschreibung werden die entsprechenden Bedarfspläne zu einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zusammengeführt.
- (2) Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags die Ausbaupläne.

§ 4 Schlussbestimmung

Im Übrigen gelten die Regelungen des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz) sowie das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW).