

06.07.2016

## Gesetzentwurf

der Landesregierung

**Achtes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)**

### A Problem

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine dauerhafte Aufgabe der Daseinsvorsorge, die die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wahrnehmen. Die Regelungen haben sich grundsätzlich bewährt, sind jedoch bis zum 31.12.2017 befristet.

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes führt zu einer Erhöhung der Bundesmittel für den ÖPNV, deren Umfang angesichts der noch ausstehenden Bundesverordnung zur Verteilung der Mittel auf die Länder noch nicht endgültig feststeht. Trotz der im September 2015 von der Bundesregierung zugesagten, aber ebenfalls noch nicht umgesetzten Verlängerung des GVFG-Bundesprogramms sowie der noch nicht geklärten Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund in Fortführung der Entflechtungsmittel bedarf es der Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zumindest im derzeitigen bzw. absehbar erhöhten Finanzrahmen.

Der demografische Wandel erfordert darüber hinaus eine Flexibilisierung von Detailregelungen zur Stärkung des regionalen Schnellbusverkehrs und alternativer Bedienformen im ÖPNV. Darüber hinaus sind weitere Schritte zur Umsetzung des Ziels erforderlich, den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen barrierefrei zu gestalten.

### B Lösung

Die Befristung des geltenden Gesetzes wird im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten grundsätzlich aufgehoben. Gleichzeitig werden zur Nutzung der derzeit bestehenden finanziellen Spielräume der Mindestbetrag der SPNV-Pauschale angehoben, die ÖPNV-Pauschale ab 2017 um jährlich 20 Millionen Euro erhöht und im Hinblick auf künftige weitere Fördermöglichkeiten vier neue Fördertatbestände von Investitionen im besonderen Landesinteresse in das Gesetz aufgenommen. Der Mindestbetrag der pauschalierten Investitionsförderung wird um 30 Millionen Euro erhöht; für diese Förderung kann allerdings wegen der noch

Datum des Originals: 05.07.2016/Ausgegeben: 05.08.2016

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

nicht geklärten Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund in Fortführung der Entflechtungsmittel die Geltungsdauer lediglich bis zum Jahr 2019 verlängert werden.

Neben der Erweiterung des Anwendungsbereiches des Gesetzes auf Personenfähren und im Bereich alternativer Bedienformen werden einzelne Regelungen im Gesetz im Hinblick auf die Stärkung dieser Bedienungsformen und regionaler Schnellbusverkehre angepasst. Darüber hinaus werden die Regelungen zur Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander und mit dem Land präzisiert und die Rolle des Landes bei nicht fristgerechter Einigung der Zweckverbände und bei der Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse klarer gefasst.

### **C Alternativen**

Keine.

### **D Kosten**

Keine.

### **E Zuständigkeit**

Zuständig ist das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr; beteiligt sind der Geschäftsbereich der Ministerpräsidentin, das Ministerium für Inneres und Kommunales, das Finanzministerium, das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales sowie das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

### **F Auswirkung auf die Gemeinden**

Keine.

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

Keine.

### **H Befristung**

Das geltende Gesetz tritt am 31. Dezember 2017 außer Kraft. Die Befristung wird mit dieser Änderung aufgehoben.

**G e g e n ü b e r s t e l l u n g****Gesetzentwurf der Landesregierung****Achtes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen****Artikel 1**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), das zuletzt durch Gesetz vom 4. Dezember 2012 (GV. NRW. S. 638) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

**Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen****Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW -**

## Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt  
Allgemeine Regelungen

- § 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
- § 2 Grundsätze

Zweiter Abschnitt  
Zuständigkeiten

- § 3 Aufgabenträger
- § 4 Kreisangehörige Gemeinden
- § 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination
- § 5a Gemeinsame Anstalt
- § 6 Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

Dritter Abschnitt  
Verkehrsplanungen

- § 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
- § 8 Nahverkehrsplan
- § 9 Aufstellungsverfahren

Vierter Abschnitt  
Finanzierung

- § 10 Allgemeines
- § 11 ÖPNV-Pauschale
- § 11a Ausbildungsverkehr-Pauschale

- § 12 Pauschalierte Investitionsförderung
- § 13 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse
- § 14 Sonstige Förderung
- § 15 Zuständigkeiten
- § 15a Personalübergang

Fünfter Abschnitt  
Schlußbestimmungen

a) Die Angabe zu § 17 wird wie folgt gefasst:  
„§ 17 Inkrafttreten“.

- § 16 Aufsicht
- § 17 Übergangsregelung

b) Die Angabe zu § 18 wird gestrichen.

- § 18 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

2. § 1 wird wie folgt geändert:

**§ 1**  
**Anwendungsbereich und**  
**Begriffsbestimmungen**

a) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Linienverkehr“ durch die Wörter „Linien- sowie diesen ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Gelegenheitsverkehr“ ersetzt.

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

(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.

b) Absatz 3a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Seilbahnen“ die Wörter „und Personenfähren“ eingefügt.

(3a) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif sowie der landesweite Tarif nach § 5 Absatz 3 zur Anwendung kommen. Die Feststellung erfolgt durch

bb) In Satz 2 wird das Wort „Seilbahnunternehmers“ durch das Wort „Unternehmers“ ersetzt.

das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Seilbahnunternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.

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

3. § 2 wird wie folgt geändert:

**§ 2  
Grundsätze**

a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Straßenverkehr, der“ die Wörter „Erhalt und“ eingefügt, das Wort „Umweltschutzes“ durch die Wörter „Klima- und Umweltschutzes“ sowie das Wort „Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Stadt- und Quartiersentwicklung“ ersetzt.

(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, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.

(2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit ersparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „ausgestalteten“ das Wort „, barrierefreien“, nach dem Wort „bequemem“ die Wörter „und barrierefreiem“ sowie nach dem Wort „Individualverkehr“ die Wörter „sowie multimodalen Mobilitätsangeboten“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „eine koordinierte“ die Wörter „, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende“ und nach dem Wort „Qualitätsstandards“ die Wörter „die Fahrgastzahlen sowie“ eingefügt.

c) In Absatz 4 Satz 2 werden nach dem Wort „Schienenschnellverkehr“ die Wörter „und regionalen Schnellbusverkehr“ sowie nach dem Wort „Schienenstrecken“ die Wörter „und regionale Schnellbuslinien“ eingefügt.

d) In Absatz 5 Satz 2 wird das Wort „Schienenverbindungen“ durch die Wörter „Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen“ ersetzt.

(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

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

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

- e) In Absatz 7 wird das Wort „Sammeltaxen“ durch die Wörter „Sammel- und Linientaxen“ ersetzt.
- f) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Barrierefreiheit“ die Wörter „nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention),“ eingefügt.
- g) In Absatz 9 werden nach dem Wort „Männern“ die Wörter „, älteren Menschen“ eingefügt.
- zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.
- (6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.
- (7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.
- (8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.
- (9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.
- (10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.
- (11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut

sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.

#### **§ 4**

##### **Kreisangehörige Gemeinden**

(1) Der Kreis kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. Gleiches gilt im Nachbarrortsverkehr, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben. Die Aufgabenträgerschaft von kreisangehörigen Gemeinden, die vor dem 1. Januar 2008 begründet wurde, bleibt unberührt.

(2) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 4 auf einen Zweckverband übertragen hat, gilt Absatz 1 entsprechend.

4. In § 4 Absatz 2 wird die Angabe „Abs. 3 Satz 4“ durch die Angabe „Absatz 3a“ ersetzt.
5. § 5 wird wie folgt geändert:

#### **§ 5**

##### **Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination**

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt gemäß § 5a in den folgenden Kooperationsräumen:

a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel

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

c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.

a) In Absatz 1 Buchstabe b werden die Wörter „Kreise Aachen“ durch die Wörter „Städtereion Aachen ohne Stadt Aachen“ ersetzt.

Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.

(1a) Die Beteiligten können vereinbaren, dass das Vermögen der bisher bestehenden Zweckverbände mit der Bekanntmachung der Verbandssatzung der nach Absatz 1 gebildeten neuen Zweckverbände unmittelbar auf diese neuen Zweckverbände oder die gemeinsame Anstalt übergeht.

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

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen.

aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.“

Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

bb) Im neuen Satz 3 werden nach dem Wort „Qualitätsstandards,“ die Wörter „kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende“ eingefügt.

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

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

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

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

## § 6

### Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

6. In § 6 Absatz 1 werden die Sätze 2 und 3 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Wenn eine Einigung über Fragen des Zusammenwirkens zwischen den beteiligten Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. Für die zweckmäßige Umsetzung des

(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 oder nicht in angemessener Zeit zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend über die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4, wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber nicht zustande kommt.

SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall Zweckmäßigkeitseinsparungen erteilen. In den Fällen der Sätze 3 und 4 gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.“

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

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

(4) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen - insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Mobilität innerhalb der Eurégios - abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.

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

7. § 7 wird wie folgt geändert:

### **§ 7**

#### **ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse**

(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben

a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Schieneninfrastruktur“ die Wörter „mit zuwendungsfähigen Ausgaben von

mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können," eingefügt, die Wörter „drei Millionen EUR“ durch die Wörter „fünf Millionen Euro“ und die Angabe „oder 4“ durch die Angabe „, 4 oder 8“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „3 Millionen EUR“ durch die Wörter „5 Millionen Euro“ ersetzt.

c) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „den Zweckverbänden und“ gestrichen.

8. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden nach dem Wort „konkretisieren“ die Wörter „und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am

von mehr als drei Millionen EUR, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 4 gefördert werden können. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

(3) - aufgehoben -

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität. Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.

## § 8

### Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie

Gesamtverkehr (modal split) benennen“ eingefügt.

- bb) In Satz 3 werden die Wörter „Umweltschutzes“ durch die Wörter „Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs“ sowie die Wörter „Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung“ ersetzt.

das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

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

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

- b) In Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeuge“ die Wörter „und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge“ eingefügt.

9. § 9 wird wie folgt geändert:

### **§ 9 Aufstellungsverfahren**

(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

b) In Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „ist“ die Wörter „in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und“ eingefügt.

10. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „rückwirkend zum 1. Januar 2011“ gestrichen und die Angabe „858 Millionen EUR“ durch die Wörter „einer Milliarde Euro“ ersetzt.

wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.

(2) Die vorhandenen Unternehmen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.

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

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

(5) Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.

## **§ 11 ÖPNV-Pauschale**

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes rückwirkend zum 1. Januar 2011 eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 858 Millionen EUR. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Pauschale wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die

bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „wird“ die Wörter „nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt,“ eingefügt.

cc) Satz 4 wird aufgehoben.

dd) Im neuen Satz 4 werden nach dem Wort „für“ die Wörter „regionale Schnellbusverkehre oder“ eingefügt.

ee) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „110 Millionen EUR“ durch die Angabe „130 Millionen Euro“ ersetzt.

das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Verrechnung der neu festgesetzten Pauschalen mit den für den Zeitraum ab 2011 unter Vorbehalt gewährten Pauschalen und anderen gewährten Sonderzuwendungen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des SPNV erfolgt mit den danach erstmalig bewilligten Pauschalen. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Absatz 4 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die Zweckverbände dürfen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten.

(2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 110 Millionen EUR. Rückwirkend zum 1. Januar 2011 und in Verrechnung mit den seitdem unter Vorbehalt gewährten Pauschalmitteln werden

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

verteilt. Die so festzulegenden Anteile der Aufgabenträger werden durch Rechtsverordnung bestimmt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Ab dem Jahr 2014 wird die Pauschale auf der Grundlage der nach Maßgabe des Satzes 2 ermittelten Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im Jahr 2011 gewährt. Mindestens 80 vom Hundert der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden; die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

bb) Nach Satz 4 wird folgender Satz eingefügt:

„Ab dem Jahr 2017 werden

1. 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2014 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz sowie im bedarfsorientierten Verkehr,
2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl 2014 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz 2016 vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 947) und

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

verteilt; die Verteilung wird alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu festgelegt.“

- cc) Im neuen Satz 6 werden nach der Angabe „SPNV“ die Wörter „und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge“ eingefügt.

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

- c) In Absatz 4 Satz 3 werden die Angabe „30. September“ durch die Angabe „15. August“ ersetzt und nach dem Wort „hierüber“ die Wörter „und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes
- (4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verausgabt werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.

vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist,“ eingefügt.

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

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

#### **§ 11a**

#### **Ausbildungsverkehr-Pauschale**

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale. Sie beträgt im Jahr 2011 100 Millionen EUR und ab dem Jahr 2012 jährlich 130 Millionen EUR. Die Pauschale wird auf die Aufgabenträger verteilt im Verhältnis des auf sie örtlich entfallenden Anteils an den landesweit für das Kalenderjahr 2008 im Jahr 2009 festgesetzten Ausgleichsansprüchen nach § 45a PBefG. Die Zuordnung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im Jahr 2008 insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen.

11. § 11a Absatz 2 wird wie folgt geändert:

(2) Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im

- a) In den Sätzen 1 und 5 werden jeweils nach dem Wort „Seilbahnen“ die Wörter „oder Personenfähren“ eingefügt.

Verkehr mit Seilbahnen im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen; die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Die Weiterleitung dieses Anteils der Pauschale soll auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen.

- b) Nach Satz 5 werden folgende Sätze eingefügt:

„Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 5 für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.“

(3) Bis zu 12,5 vom Hundert der Pauschale dürfen zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

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

(5) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für den in Absatz 2 und 3 näher bestimmten Zweck weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschale haben die Empfänger bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.

12. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Zweckverbänden“ die Wörter „bis zum Jahr 2019“ eingefügt und die Angabe „120 Millionen EUR“ durch die Angabe „150 Millionen Euro“ ersetzt.

## **§ 12**

### **Pauschalierte Investitionsförderung**

(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie nach dem Entflechtungsgesetz pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 120 Millionen EUR.

(2) Von der Gesamtförderung gemäß Absatz 1 erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe a 53,345 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe b 29,951 vom Hundert und der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe c 16,704 vom Hundert.

(3) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Mindestens 50 vom Hundert der Mittel sind für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.“

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

1. für die ergänzende Förderung gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 sowie
2. für die Infrastrukturmaßnahmen, deren Förderung das Land vor dem 1. Januar 2008 bewilligt oder vereinbart hat,

angerechnet. Eine Anrechnung erfolgt nicht, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die nach § 13 Abs. 1 gefördert werden.

c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, zur Aufstockung dieser Förderung“ durch die Wörter „zum 30. Juni 2021 zur Förderung von Maßnahmen im Sinne des Absatzes 3“ ersetzt.

bb) In Satz 3 wird die Angabe „30. September“ durch die Angabe „15. August“ ersetzt.

cc) Folgender Satz wird angefügt:

„Für die Regionalisierungsmittel des Bundes ist über den Nachweis nach Satz 3 hinaus ein Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bis zum 15. August des Folgejahres vorzulegen.“

13. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 bis 6 eingefügt:

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

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

### § 13

#### **Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse**

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

1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,

- „3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen,
- 4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV,
- 5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV,
- 6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Liniensbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,“.

bb) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 7 und 8.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 wird die Angabe „(BSchwAG)“ gestrichen.
- bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „der“ die Wörter „jeweils betroffenen“ eingefügt.

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

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

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

## **§ 15 Zuständigkeiten**

Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11, 11a, 12 und 14. Die

14. § 15 Satz 3 wird aufgehoben.

Zweckverbände nach § 5 Abs. 1 sind Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium kann die Zuständigkeiten für die Förderungen nach §§ 11, 11a und 12 abweichend von Satz 1 auf die NRW.BANK übertragen.

15. § 17 wird aufgehoben.

### **§ 17 Übergangsregelung**

In den Satzungen gemäß § 5 Abs. 2 kann geregelt werden, dass abweichend von § 5 Abs. 3 Satz 1 Rechte und Pflichten der bisherigen Zweckverbände aus am 1. Januar 2008 bestehenden Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über die Leistungserbringung im SPNV erst zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Ablauf des 31. Dezember 2010, auf den Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 übertragen werden. Die Zweckverbände dürfen hierzu bis zum 31. Dezember 2010 die hierfür erforderlichen Anteile der Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 an die bisherigen Zweckverbände weiterleiten. Die bisherigen Zweckverbände haben über die Verwendung der Mittel einen Nachweis entsprechend § 11 Abs. 4 Satz 3 zu führen. Die übrigen Regelungen des Gesetzes bleiben unberührt.

16. § 18 wird § 17 und wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „, Außerkräfttreten“ gestrichen.

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

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

(2) Die §§ 3, 4, 6, 8, 9, 10 Abs. 1 Nr. 1 und 5, § 10 Abs. 2 bis 4, §§ 11 und 14 Abs. 2, §§ 15 und 17 treten am 1. 1. 1996 in Kraft.

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

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

(4) Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2017 außer Kraft.

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstaben aa und bb, Buchstabe b Doppelbuchstabe aa treten am 1. Januar 2017 in Kraft.



## Begründung

### A. Allgemeines

Mit dem vorliegenden Gesetz wird die Befristung des Gesetzes im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten aufgehoben. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine dauerhafte Aufgabe der Daseinsvorsorge, die die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen des ÖPNVG NRW wahrnehmen. Die Regelungen haben sich bewährt.

Mit der Änderung ist die Erhöhung des Mindestbetrages für die SPNV-Pauschale auf eine Milliarde Euro verbunden. Gleichzeitig wird die Verordnungsermächtigung dahingehend präzisiert, dass für die Verteilung der SPNV-Pauschale ein objektiver und transparenter Verteilungsschlüssel festzulegen ist, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt.

Gegenstand der Änderung ist ebenfalls eine Erhöhung der ÖPNV-Pauschale um jährlich 20 Millionen Euro sowie die Veränderung des Schlüssels zu Gunsten des ländlichen Raumes, um den dortigen ÖPNV zu stärken. Gleichzeitig wird eine Regelung aufgenommen, nach der mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz für die Beschaffung moderner und barrierefreier Fahrzeuge einzusetzen sind. Flankierend hierzu wird die ÖPNV-Definition um alternative Bedienformen erweitert, die personenbeförderungsrechtlich auch als Gelegenheitsverkehr ausgestaltet sein können. Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich des Gesetzes unter engen Voraussetzungen auf Personenfähren erweitert.

Die sich aus der Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes ergebenden finanziellen Spielräume sollen durch die Aufnahme von vier zusätzlichen Fördermöglichkeiten als Investitionen im besonderen Landesinteresse genutzt werden. Danach sollen Investitionen zur Erneuerung der Infrastrukturen von Straßen- und Stadtbahnsystemen sowie öffentlicher nicht-bundeseigener Eisenbahnen für den SPNV, zur sinnhaften Reaktivierung und Elektrifizierung von SPNV-Strecken, zur Herstellung der Barrierefreiheit von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie Investitionen im Bereich der Elektromobilität von Linienbussen künftig durch das Land gesondert gefördert werden. Die konkrete Höhe der bereitzustellenden Fördermittel kann in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Bundesmitteln variabel gestaltet werden.

Als weitere wesentliche Änderungen werden Klarstellungen in den Zielsetzungsnormen zu den SPNV ergänzenden regionalen Schnellbusverkehren vorgenommen, für die die Aufgabenträgerschaft von den Städten und Kreisen auf die Zweckverbände übertragen werden kann und die aus der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 finanziert werden können.

Mit den Ergänzungen der Zielsetzungsnormen und der Regelungen zur Nahverkehrsplanung wird die Bedeutung des ÖPNV für die Quartiersentwicklung unterstrichen.

Darüber hinaus werden die Regelungen zur Zusammenarbeit der Zweckverbände untereinander und mit dem Land präzisiert und die Rolle des Landes bei nicht fristgerechter Einigung der Zweckverbände und bei der Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse klarer gefasst.

Die Regelungen zur ÖPNV-Bedarfsplanung werden leicht modifiziert und die Beachtung der Festlegungen im Bedarfsplan bei der Förderung des Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen aus der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 und der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 durch entsprechende Ergänzungen sichergestellt.

Der Mindestbetrag für die pauschalierte Investitionsförderung soll um 30 Millionen Euro auf jährlich 150 Millionen Euro erhöht werden. Im Zuge der Entfristung des ÖPNVG NRW kann allerdings die Geltung des § 12 nur bis zum Jahr 2019 verlängert werden. Die für diese Förderung insbesondere eingesetzten Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz stehen nach der derzeitigen Rechtslage (Artikel 143c GG) nur bis zum Jahr 2019 zur Verfügung.

## **B. Einzelbegründung**

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

#### **Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Wegen der Streichung von § 17 und des Vorrückens von § 18 (Nummer 16) an dessen Stelle ist die Anpassung der Inhaltsübersicht erforderlich.

#### **Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 1 Absatz 2 Satz 1)**

Vor dem Hintergrund sich ändernder Mobilitätsbedürfnisse gerade auch in ländlichen Räumen sollen auch Gelegenheitsverkehre dem ÖPNV zugerechnet werden, wenn sie diesen ersetzen, ergänzen oder verdichten. Die Kommunen werden hierdurch in die Lage versetzt, sinnvolle alternative Bedienformen aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 zu finanzieren.

#### **Zu Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 1 Absatz 3a)**

In besonders gelagerten Ausnahmefällen sollen auch Personenfähren dem Anwendungsbereich des Gesetzes unterfallen, wenn sie ausschließlich dem ÖPNV dienen. Weitere Voraussetzung ist, dass für die Beförderung der jeweils gültige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif zur Anwendung kommen. Die Einstufung als Personenfähre ist auch dann möglich, wenn kein Übersetzen stattfindet.

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

#### **Zu Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 1 Absatz 3a)**

Die Änderung stellt klar, dass für die Zuordnung auch der jeweiligen Personenfähre zum ÖPNV wie für Seilbahnen das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium verantwortlich ist. Das Ministerium stellt die Zuordnung auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers schriftlich fest. Fährunternehmer, die dem ÖPNV zuzurechnende Personenfähren betreiben, sind Verkehrsunternehmen im Sinne des Gesetzes. Die Regelung entspricht der bisher für Seilbahnen geltenden Regelung.

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

Die Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist teilweise sanierungsbedürftig. Um zu verdeutlichen, dass nicht nur der Ausbau der Schienenwege, sondern auch deren Erhalt ein vorrangiges Ziel der Verkehrsplanung sein soll, wird § 2 Absatz 1 entsprechend ergänzt.

Entsprechendes gilt mit Bezug zum Klimaschutz, dessen Ergänzung den Bezug zum Klimaschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen herstellt.

Im Rahmen der Stadtentwicklung ist die Belebung und Weiterentwicklung der Wohnquartiere besonders wichtig. Mit der Ergänzung des § 2 Absatz 1 wird die Bedeutung des ÖPNV für die Quartiersentwicklung unterstrichen. Korrespondierend werden die Regelungen des § 8 zur Nahverkehrsplanung dahingehend ergänzt, dass bei der Nahverkehrsplanung die Quartiersentwicklung zu berücksichtigen ist (siehe auch Begründung zu Nummer 8).

**Zu Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 2 Absatz 3)**

Die besondere Bedeutung der Barrierefreiheit im ÖPNV soll trotz der Beachtung des § 2 Absatz 8 durch die ausdrückliche Nennung barrierefreier ÖPNV-Angebote und Informationen als Bestandteile der angemessenen Verkehrsbedienung Rechnung getragen werden (siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchstabe f).

Dem immer stärker wachsenden Bedürfnis der Menschen nach multimodalen Mobilitätsangeboten soll durch Aufnahme einer entsprechenden Regelung in den Zielbestimmungen des Gesetzes Rechnung getragen werden. Damit wird die Rolle von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden als multimodale Mobilitätsdienstleister gestärkt. Gleichzeitig wird dadurch verdeutlicht, dass die ÖPNV-bezogenen Aufwendungen zur Errichtung von Mobilstationen aus den den Zweckverbänden und Aufgabenträgern nach diesem Gesetz zur Verfügung gestellten Mitteln gefördert werden können.

Darüber hinaus ist auch im Kontext der Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission die Steigerung der Fahrgastzahlen des ÖPNV ein Grundsatz der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes

**Zu Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 2 Absatz 3)**

Bei der Digitalisierung von Betriebsleit- und Informationssystemen ist ein abgestimmtes Vorgehen zur Sicherung der Kompatibilität und übergreifenden Nutzbarkeit von Daten erforderlich. Mit der Aufnahme der Regelung in die Zielsetzungsnormen wird die besondere Bedeutung unterstrichen. Durch die entsprechende Änderung des § 5 Absatz 3 werden die Zweckverbände verpflichtet, auf kompatible digitale Betriebs- und Informationssysteme hinzuwirken.

**Zu Nummer 3 Buchstabe c (§ 2 Absatz 4)**

In vielen Regionen des Landes ergänzen regionale Schnellbusverkehre den SPNV insbesondere dort, wo Eisenbahninfrastrukturen nicht oder nicht mehr bestehen. Um unwirtschaftliche Reaktivierungen zu vermeiden, sollten dafür regionale Schnellbusverkehre gestärkt werden.

Regionale Schnellbusverkehre sind den SPNV verdichtende oder ergänzende ÖPNV-Linienverkehre nach § 42 PBefG, die eine schnelle Verbindungsfunktion zwischen in der Regel nicht unmittelbar benachbarten Städten gewährleisten, bei Haltestellenabstand, Taktfolge und Bedienungsqualität eine dem SPNV ähnliche Funktion erfüllen und mindestens eine Verknüpfung zum SPNV aufweisen.

Die größere Bedeutung regionaler Schnellbusverkehre soll durch Aufnahme dieser Verkehre in die Zielbestimmungen des Gesetzes verdeutlicht werden.

Korrespondierend dazu wird durch Ergänzungen des § 5 Absatz 3 und des § 11 Absatz 1 klar gestellt, dass die Aufgabenträgerschaft für regionale Schnellbusverkehre von den Städten und Kreisen auf die Zweckverbände delegiert werden kann und regionale Schnellbusverkehre aus der SPNV-Pauschale finanziert werden können.

#### **Zu Nummer 3 Buchstabe d (§ 2 Absatz 5)**

Folgeänderung. Siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchstabe c.

#### **Zu Nummer 3 Buchstabe f (§ 2 Absatz 8)**

Mit der zusätzlichen Bezugnahme auf die UN-Behindertenrechtskonvention wird verdeutlicht, welchen Stellenwert die Anforderungen an die Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bereichen und damit auch im ÖPNV haben, auch wenn auf Grund der bereits bestehenden Regelungen im Bundes- und im Landesbehindertengleichstellungsgesetz die Aufnahme nur deklaratorischen Charakter hat.

#### **Zu Nummer 3 Buchstabe 3 (§ 2 Absatz 7)**

Die alternativen ÖPNV-Bedienformen differenzieren sich weiter aus.

#### **Zu Nummer 3 Buchstabe g (§ 2 Absatz 9)**

Mit dieser Änderung wird verdeutlicht, dass auch die Belange älterer Menschen bei der Gestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind, um damit dem demografischen Wandel Rechnung zu tragen.

#### **Zu Nummer 4 (§ 4 Absatz 2)**

Korrektur eines Gesetzesverweises.

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

Die Auflösung des Kreises Aachen und die Rechtsnachfolge durch die Städteregion Aachen wird durch die Änderung im Gesetz nachvollzogen.

**Zu Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 3)**

Durch die Aufnahme dieses Hinweises soll verdeutlicht werden, dass den Zweckverbänden durch eine Satzung die Aufgabenträgerschaft für regionale Schnellbusverkehre übertragen werden kann.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass bei der Festlegung der Höhe der SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1 in Verbindung mit der ÖPNV-VO) der Finanzbedarf für regionale Schnellbusverkehre zu berücksichtigen ist.

**Zu Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 5 Absatz 3)**

Bei der Digitalisierung von Betriebsleit- und Informationssystemen ist ein abgestimmtes Vorgehen zur Sicherung der Kompatibilität und übergreifenden Nutzbarkeit von Daten erforderlich. Durch die Regelung werden die Zweckverbände verpflichtet, auf kompatible digitale Betriebs- und Informationssysteme hinzuwirken.

**Zu Nummer 6 (§ 6 Absatz 1)**

Die Änderung dient dazu, die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes bei zweckverbandsübergreifenden SPNV-Leistungen im Falle einer nicht zeitgerechten Einigung zwischen den Zweckverbänden sowie beim SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse unter Berücksichtigung der kommunalen Selbstverwaltung zu vergrößern. Ziel der Regelung ist die Sicherstellung einer zeitgerechten und effizienten Aufgabenwahrnehmung durch die Zweckverbände in Fällen eines Abstimmungserfordernisses untereinander und mit dem Land.

Die geänderte Regelung in Satz 2 stellt sicher, dass das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium seiner auch bisher geregelten Hinwirkungspflicht nachkommen kann. Zudem wird das Verfahren dahingehend näher geregelt, dass das Ministerium Vorschläge der betroffenen Zweckverbände prüft und die Beteiligten im Vorfeld seiner Entscheidung anhört. Weiterhin wird in Satz 3 klargestellt, welchen Rechtscharakter die Entscheidung des Ministeriums hat.

Für das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse erweitert Satz 4 das auch bisher bestehende Weisungsrecht des zuständigen Ministeriums auch auf die Fälle, in denen es nicht an der Einigung zwischen den Zweckverbänden fehlt. Das Weisungsrecht erstreckt sich aber wie bisher auch nur auf die zweckmäßige Umsetzung der Vorgaben aus dem Gesetz und der ÖPNV-Pauschalenverordnung.

Satz 6 stellt klar, dass für die Weisungen die Regelungen des § 16 Absatz 6 entsprechend anzuwenden sind.

Die veränderten Regelungen sind im Hinblick auf eine mögliche Konnexität nicht relevant. Die kooperationsraumübergreifende Zusammenarbeit und die Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse sind bereits kommunale Pflichtaufgaben, für die bereits Einwirkungsrechte des zuständigen Ministeriums bestehen. Die Gesetzesänderung bewirkt keine Veränderung der Standards der kommunalen Aufgabenwahrnehmung. Zudem ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der veränderten Regelung zu keinem im Sinne der Konnexität wesentlichen Verwaltungsaufwand bei den Zweckverbänden führen kann und das Ministerium bei der Entscheidung auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten hat.

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

Neben der Anhebung der Betragsgrenze für die Bedarfsplanpflicht von drei auf fünf Millionen Euro bewirkt die Änderung, dass eine Bedarfsplanpflicht ebenfalls für einen streckenbezogenen Aus- und Neubau von Schieneninfrastrukturen eingeführt wird, der aus der SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1) oder der Pauschalisierten Investitionsförderung (§ 12) finanziert werden soll. Durch die Änderung erhält das Land die Möglichkeit, Investitionsmaßnahmen zu priorisieren und hierdurch zwar regional erwünschte, insgesamt aber unwirtschaftliche Maßnahmen zu vermeiden. Die erweiterte Bedarfsplanpflicht gilt nur für solche Maßnahmen, deren Förderung aus der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 oder der pauschalisierten Investitionsförderung nach § 12 zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gesetzesänderung noch nicht bewilligt ist.

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

Folgeänderung (siehe auch Begründung zu Nummer 7 Buchstabe a).

**Zu Nummer 7 Buchstabe c (§ 7 Absatz 4)**

Die geltende Regelung ist ungeeignet, das Landesinteresse durch Vorgaben zum SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse ausreichend zur Geltung zu bringen. Um dem Landesinteresse ein stärkeres Gewicht zu verleihen, muss daher die Entscheidungskompetenz auch dem Land überlassen werden.

Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse ist weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festzulegen.

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

Insgesamt ist der ÖPNV – insbesondere im Zusammenhang mit dem Fuß- und Radverkehr - sehr gut geeignet, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs auch hinsichtlich der Zielstellung emissionsfreier Innenstädte zu mindern. Dies ist bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen und mit lokal definierten Zielstellungen zu den ÖPNV-Anteilen am Verkehr zu verknüpfen, damit hieraus eine zielorientierte Umsetzung auch im Sinne des Klima- und Umweltschutzes insbesondere unter Berücksichtigung des Klimaschutzplans Nordrhein-Westfalen erfolgen kann.

Die Ersetzung des Bezugs auf das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz durch den Verweis auf § 2 Absatz 8 ist Folgeänderung zur Änderung des § 2 Absatz 8 (siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchstabe e).

Im Rahmen der Stadtentwicklung ist die Belebung und Weiterentwicklung der Wohnquartiere besonders wichtig. Mit der Ergänzung wird die Bedeutung des ÖPNV für die Quartiersentwicklung dahingehend unterstrichen, dass auch die Belange der Quartiersentwicklung bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

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

Die Änderung bewirkt, dass in die Nahverkehrspläne neben den Aussagen zur Qualifizierung des eingesetzten Personals auch Vorgaben zu dessen Entlohnung aufzunehmen sind.

Dadurch wird eine Tariftreue im ÖPNV unabhängig von der konkreten genehmigungs- oder vergaberechtlichen Ausgestaltung sichergestellt. Die Verankerung im Nahverkehrsplan und die Aufnahme der Vorgabe in die Vorab-Bekanntmachung nach dem Personenbeförderungsgesetz bei Abweichung eines Genehmigungsantrages von dieser Vorgabe führt in der Regel zu einer Versagung des beantragten Verkehrs. Für die Repräsentativität von Tarifverträgen enthält das Tariftreue- und Vergabegesetz NRW und die dazu erlassene Rechtsverordnung Anhaltspunkte.

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

Mit der Änderung wird dem geänderten § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes Rechnung getragen, welcher fordert, dass die beteiligten Unternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans frühzeitig zu beteiligen sind und wie die Interessen in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen im Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen sind.

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

Nahverkehrspläne sind hinreichend aktuell zu halten, damit angebotsorientiert auf aktuelle Veränderungen reagiert werden kann. Kommunal können hierbei unterschiedliche Aktualisierungszeiträume zielführend sein.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 11 Absatz 1)**

Mit der Änderung wird die Mindesthöhe der SPNV-Pauschale auf eine Milliarde Euro festgelegt und damit an die Entwicklung der Pauschalenhöhe in der Vergangenheit sowie den absehbaren Mindestbedarf für das Jahr 2017 angepasst. Der Mindestbetrag steigt nach § 11 Absatz 1 Satz 2 jährlich entsprechend dem Wachstum der Regionalisierungsmittel von derzeit 1,8 %.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 11 Absatz 1)**

Nach § 11 Absatz 1 Satz 3 wird die konkrete Höhe der SPNV-Pauschale unter Beachtung des sich aus den Sätzen 1 und 2 ergebenden Mindestbetrages durch eine Rechtsverordnung festgelegt, die das für Verkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt.

Mit der Änderung des Satzes 3 wird die Verordnungsermächtigung dahingehend präzisiert, dass für die Verteilung der Pauschale ein objektiver und transparenter Schlüssel festzulegen ist. Der Schlüssel hat dabei auch die Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen. Der Schlüssel darf daneben weitere objektive und transparente Parameter enthalten, die in der Rechtsverordnung näher zu bestimmen sind.

#### **Zu Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc (§ 11 Absatz 1)**

Da die Verrechnung der für den Zeitraum ab 2011 unter Vorbehalt gewährten Pauschalen und anderen gewährten Sonderzuwendungen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des SPNV mit den danach erstmalig bewilligten Pauschalen bereits erfolgt ist, wird Satz 4 zur Straffung des Gesetzes aufgehoben.

**Zu Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd (§ 11 Absatz 1)**

Auch die bisherige Rechtslage erlaubt bereits die Finanzierung regionaler Schnellbusverkehre durch die Zweckverbände selbst oder die Weiterleitung von Mitteln aus der SPNV-Pauschale an die ÖPNV-Aufgabenträger zur Finanzierung solcher Angebote. Durch die Änderung wird deklaratorisch auf diese Möglichkeit hingewiesen. Dies bedeutet allerdings nicht, dass bei der Festlegung der Höhe der SPNV-Pauschale der Finanzbedarf für regionale Schnellbusverkehre zu berücksichtigen ist.

**Zu Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee (§ 11 Absatz 1)**

Korrespondenzregelung zum geänderten § 7 Absatz 1. Siehe auch Begründung zu Nummer 7 Buchstabe a.

**Zu Nummer 10 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 11 Absatz 2)**

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV wird die ÖPNV-Pauschale ab 2017 um 20 Millionen Euro auf landesweit 130 Millionen Euro erhöht. Damit können weitere Angebote im ÖPNV und die Beschaffung neuer Busse und Stadtbahnen in allen Teilen des Landes finanziert werden.

**Zu Nummer 10 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 11 Absatz 2)**

Zur Stärkung des ÖPNV in ländlichen Regionen wird ab dem Jahr 2017 der Anteil der Fläche zur Ermittlung der ÖPNV-Pauschale von 1 % auf 2 % angehoben und der Anteil an der Einwohnerzahl entsprechend von 9 % auf 8 % reduziert. Gleichzeitig wird festgelegt, dass die Verteilung im Dreijahresrhythmus aktualisiert wird.

**Zu Nummer 10 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 11 Absatz 2)**

Die Änderung bewirkt, dass 30 Prozent der Gesamtpauschale durch den Pauschalenempfänger innerhalb des europarechtlichen Rahmens als Anreiz zum Einsatz moderner und barrierefreier Fahrzeuge an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind. Hierdurch kann eine zweckentsprechende Verwendung der Pauschalmittel im Interesse der Fahrgäste sichergestellt werden.

Die konkrete Ausgestaltung der Anreize kann der Pauschalenempfänger innerhalb des europarechtlichen Rahmens selbst regeln. Dabei kommen investive Förderungen von den Verkehrsunternehmen einschließlich ihrer Subunternehmen einzusetzender Fahrzeuge oder deren Qualitäten ebenso wie die Regelung der Anforderungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Betracht.

**Zu Nummer 10 Buchstabe c (§ 11 Absatz 4)**

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurden in § 6 Absatz 2 umfangreiche Nachweispflichten gegenüber der Bundesregierung eingeführt, die vom Land bis zum 30. September des Folgejahres zu erfüllen sind. Die Änderung stellt durch die Vorverlegung des Nachweistermins der Pauschalenempfänger gegenüber der Bewilligungsbehörde

und durch die Verpflichtung zur ergänzenden Nachweisführung nach den bundesgesetzlichen Vorgaben sicher, dass das Land seiner Nachweisverpflichtung gegenüber der Bundesregierung rechtzeitig und umfassend nachkommen kann.

#### **Zu Nummer 11 Buchstabe a (§ 11a Absatz 2 Sätze 1 und 4)**

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

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

#### **Zu Nummer 11 Buchstabe b (§ 11a Absatz 2 Satz 6)**

Die Aufgabenträger leiten nach § 11a Absatz 2 mindestens 87,5 Prozent der Ausbildungsverkehr-Pauschale an die in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs weiter. In der Regel stellen die Unternehmen für ihren gesamten Ausbildungsverkehr jeweils einen Antrag pro Aufgabenträger, in dem sämtliche Erträge im Ausbildungsverkehr ausgewiesen sind. Die Zuordnung der Erträge zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt ausschließlich entsprechend der im jeweiligen Aufgabenträgergebiet erbrachten Wagen-Kilometer.

Ein Teil der Verkehrsunternehmen erbringt die Verkehrsleistung -und damit den Ausbildungsverkehr- auf der Grundlage von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Wenn ein Unternehmen neben solchen Verkehrsleistungen auch eigenwirtschaftliche Linien oder die Verkehre auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge betreibt, lässt sich die auf Grund der einzelnen öffentlichen Dienstleistungsaufträge gewährte Ausbildungsverkehr-Pauschale bei einer Antragstellung für das gesamte Unternehmen nicht ohne weiteres verursachungsgerecht zuordnen.

Die Änderung der Regelung bewirkt, dass aus Gründen der Gleichbehandlung und der Transparenz sowie zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen Unternehmen für jede Verkehrsleistung auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages getrennt die Antragstellung für die Ausbildungsverkehr-Pauschale vornehmen müssen. Aus Gleichbehandlungsgründen und wegen der Zuständigkeit mehrerer Aufgabenträger für die Ausgleichsgewährung muss die getrennte Antragstellung obligatorisch erfolgen. Eine getrennte Antragstellung kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger dann unterbleiben, wenn ein Unternehmen seine gesamte Verkehrsleistung ausschließlich im Gebiet eines Aufgabenträgers durchführt. Diese Trennung ist für die Antragstellung der Verkehrsunternehmen für die Jahre ab 2014 (Antragstellung in den Jahren 2016ff) vorzunehmen.

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

Die zur Verfügung stehenden zusätzlichen Regionalisierungsmittel sollen auch dazu genutzt werden, die 2013 erforderlich gewordene Absenkung des Mindestbetrages für die pauschalierte Investitionsförderung aufzuheben. Als Mindestbetrag sollen nunmehr wieder den Zweckverbänden jährlich 150 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.

Im Zuge der Entfristung des ÖPNVG NRW (siehe auch Begründung zu Nummer 16) kann allerdings die Geltung des § 12 nur bis zum Jahr 2019 verlängert werden. Die für diese Förderung insbesondere eingesetzten Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz stehen nach der derzeitigen Rechtslage (Artikel 143c GG) nur bis zum Jahr 2019 zur Verfügung.

**Zu Nummer 12 Buchstabe b (§ 12 Absatz 3 Satz 6)**

Korrespondenzregelung zum geänderten § 7 Absatz 1. Siehe auch Begründung zu Nummer 7 Buchstabe a.

**Zu Nummer 12 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa (§ 12 Absatz 6)**

Im Zuge der Entfristung des ÖPNVG NRW (siehe auch Begründung zu Nummer 16) kann die Geltung des § 12 nur bis zum Jahr 2019 verlängert werden. Die Änderung des Absatzes 6 stellt sicher, dass die von den Zweckverbänden aus den Mitteln geförderten Maßnahmen auch im Falle einer verzögerten Abwicklung noch ausfinanziert werden können. Andernfalls wäre die für eine Förderung notwendige Sicherung der Gesamtfinanzierung nicht ohne weiteres gewährleistet. Bis zum 30.06.2021 nicht verausgabte oder danach zurück erhaltene Mittel sind von den Zweckverbänden an das Land zu erstatten.

**Zu Nummer 12 Buchstabe c Doppelbuchstaben bb und cc (§ 12 Absatz 6)**

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurden in § 6 Absatz 2 umfangreiche Nachweispflichten gegenüber der Bundesregierung eingeführt, die vom Land bis zum 30. September des Folgejahres zu erfüllen sind. Die Änderung stellt durch die Vorverlegung des Nachweistermins der Pauschalempfänger gegenüber der Bewilligungsbehörde und durch die Verpflichtung zur ergänzenden Nachweisführung nach den bundesgesetzlichen Vorgaben sicher, dass das Land seiner Nachweisverpflichtung gegenüber der Bundesregierung rechtzeitig und umfassend nachkommen kann.

**Zu Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 13 Absatz 1)**

Durch ein Gutachten soll der Bedarf für nachholende Erneuerungsinvestitionen für Infrastruktur und Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV festgestellt und priorisiert werden. Auf der Basis der dort gewonnenen Erkenntnisse soll der neue Fördertatbestand für größere nachholende Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden. Die Förderung soll dabei sowohl für nach dem PBefG genehmigte Stadt- und Straßenbahnen als auch für dem SPNV dienende Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen möglich sein. Die Erneuerung von Infrastrukturen der bundeseigenen Eisenbahnen erfolgt durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Im Zuge dieser Erneuerungsförderung wird an den betreffenden Infrastrukturen auch der barrierefreie Ausbau gefördert.

Durch einen weiteren Tatbestand sollen auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans volkswirtschaftlich sinnvolle Streckenreaktivierungen im SPNV als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gefördert werden. Gleiches gilt für die Elektrifizierung von SPNV-Strecken als weiterer Beitrag zur Elektromobilität im Nahverkehr und für den Klimaschutz.

Das 2012 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt, dass die Aufgabenträger ihre Nahverkehrsplanung mit dem Ziel vorzunehmen haben, im straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen) bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Zur Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der barrierefreien Gestaltung insbesondere der ÖPNV-Infrastruktur wird ein neuer Fördertatbestand in § 13 Absatz 1 Nummer 5 aufgenommen.

Die barrierefreie Ausgestaltung des SPNV ist vornehmlich Aufgabe des Bundes als Eigentümer der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen einschließlich der Stationen. Eine Förderung von Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen durch das Land ist nach § 13 Absatz 1 Nummern 2 und 8 (neu) weiterhin möglich.

Eine weitere und beschleunigte Verbreitung der Elektromobilität gewinnt aktuell auf Grund der Überschreitung der zulässigen Stickstoffdioxidbelastungen in verschiedenen Städten besondere Bedeutung. Der elektromobile ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Stickstoffdioxid- und Feinstaub- aber auch Lärmbelastung. Durch die Förderung soll die Anschaffung und damit Marktdurchdringung von Elektro- oder Brennstoffzellenbussen und der zugehörigen Infrastruktur für den ÖPNV verbessert und damit ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Luftreinhaltung geleistet werden.

#### **Zu Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 13 Absatz 1)**

Folgeänderung zu Nummer 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

#### **Zu Nummer 13 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 13 Absatz 2 Satz 1)**

Streichung einer nicht benötigten Abkürzung.

#### **Zu Nummer 13 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 13 Absatz 2 Satz 2)**

Durch die Hinzufügung wird klargestellt, dass nur die jeweils betroffenen Zweckverbände anzuhören sind.

#### **Zu Nummer 14 (§ 15)**

Die bisher bestehende Möglichkeit, Fördergeschäfte auf die NRW.Bank zu übertragen, wurde in der Vergangenheit nicht praktiziert. Die in § 15 Satz 1 und 2 geregelten Zuständigkeiten der Bezirksregierungen und Zweckverbände haben sich darüber hinaus bewährt und sollen weiter beibehalten werden. Dementsprechend bedarf es einer Übertragungsmöglichkeit auf die NRW.Bank nicht mehr.

**Zu Nummer 15 (§ 17)**

Die bislang geltende Übergangsregelung zur Zuständigkeit der bisherigen Zweckverbände ist nicht mehr erforderlich, da der dort genannte Übergangszeitraum (2008 bis 2010) verstrichen ist. Die Regelung kann daher aufgehoben werden.

**Zu Nummer 16 (§ 18)**

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine dauerhafte Aufgabe der Daseinsvorsorge, die die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen des ÖPNVG NRW wahrnehmen. Die Regelungen haben sich grundsätzlich bewährt. Daher wird die Befristung des geltenden Gesetzes im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten aufgehoben. § 18 rückt durch die Streichung von § 17 an dessen Stelle.

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift setzt die Erhöhung und Neuschlüsselung der SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 und die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 zum 1. Januar 2017 sowie die übrigen Änderungen mit sofortiger Wirkung in Kraft