

08.09.2023

Gesetzentwurf

der Landesregierung

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

A Problem und Regelungsbedarf

Die Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets zu einem attraktiven Preis führt zu erheblichen Verwerfungen im Tarif- und Finanzierungsgefüge des öffentlichen Personennahverkehrs. Die bislang ausgegebenen Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr übersteigen den Preis des Deutschlandtickets teilweise erheblich. Es ist daher davon auszugehen, dass die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs kurzfristig durch das Deutschlandticket abgelöst werden.

Daneben sehen die Regelungen für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen die Hinwirkungspflicht auf Gemeinschaftstarife, nicht jedoch auf das Deutschlandticket vor.

Ein weiteres Handlungserfordernis ergibt sich daraus, dass durch die Aufnahme des Grunderneuerungstatbestands und die Förderung von Barrierefreiheitsmaßnahmen in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) im Rahmen der letzten Novelle im Jahr 2020 ein Widerspruch in den Regelungen des ÖPNVG NRW zur Bedarfsplanpflicht entstanden ist, der bislang durch Auslegung des gesetzgeberischen Willens aufgelöst wurde.

Ebenfalls durch Auslegung wurde bislang die dem gesetzgeberischen Willen entsprechende Verwendung auch von den Zweckverbänden zurückerhaltener Mittel aus § 12 ÖPNVG NRW für 18 weitere Monate ermöglicht.

B Lösung

Die Finanzierungsstruktur des Deutschlandtickets sieht in einer Übergangszeit vor, dass die Differenz der Einnahmen aus den Ticketpreisen des Jahres 2019 hochgerechnet auf das Jahr 2023 bzw. die Folgejahre bis 2025 und den Einnahmen aus dem Deutschlandticket als Ausgleich für die Aufgabenträger herangezogen wird. Daher werden die Regelungen zur Ausbildungsverkehr-Pauschale für eine Übergangszeit so angepasst, dass den Verkehrsunternehmen auch weiterhin das bisher zur Verfügung gestellte Geld ausgezahlt wird. Andernfalls würde bei den Verkehrsunternehmen eine Ausgleichslücke in der Höhe der bisher gezahlten Ausbildungsverkehr-Pauschale entstehen.

Um einen Anreiz zur Anwendung des Deutschlandtickets zu schaffen, sollen die Regelungen zu den Hinwirkungspflichten der Zweckverbände um eine Hinwirkungspflicht auf bundesweite Tarife ergänzt werden.

Datum des Originals: 08.09.2023/Ausgegeben: 13.09.2023

Der Widerspruch in Bezug auf die Bedarfsplanpflicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Grunderneuerung und der Barrierefreiheit nach dem GVFG soll durch die Klarstellung aufgelöst werden, dass eine Bedarfsplanpflicht für derartige Maßnahmen auch dann nicht besteht, wenn sie aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden.

Die Auslegungsbedürftigkeit aus § 12 Absatz 6 soll ebenfalls durch eine Klarstellung beseitigt werden.

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Keine.

E Zuständigkeit

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

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

Keine.

G Finanzielle Auswirkung auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Keine.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

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

I Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung (im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie NRW)

Der Gesetzentwurf sieht lediglich Anpassungen im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets vor und ist daher ein rein formaler Rechtsakt. Eigene Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung liegen nicht vor.

J Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Keine.

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

Keine.

L Befristung

Einer Befristung bedarf es nicht, da es sich um ein Änderungsgesetz handelt.

Gegenüberstellung

Gesetzentwurf der Landesregierung

Neuntes 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 Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen

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

§ 6

Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken

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

1. Dem § 6 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

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

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

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

(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

ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

2. Nach § 7 Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 2

(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit 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, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Der ÖPNV-

Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen.“

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 5 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

(3) - aufgehoben -

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

3. § 10 wird wie folgt geändert:

§ 10 Allgemeines

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

1. zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten im ÖPNV,
- 1a. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
2. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,

- a) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Regionalisierungsgesetz“ die Wörter „vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist,“ eingefügt und die Angabe „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ durch die Angabe „GVFG“ ersetzt.
3. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse sowie
 4. für sonstige Zwecke des ÖPNV.

(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.

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

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

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

- b) In Absatz 4 wird das Wort „Innenministerium“ durch die Wörter „für Kommunales zuständigen Ministerium“ ersetzt.
- (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.

4. § 11 wird wie folgt geändert:

§ 11 ÖPNV-Pauschale

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

Die Zweckverbände dürfen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten. Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro darf aus den Mitteln nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ist.

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 2 bis 4 werden aufgehoben.

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

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

bb) Nach dem neuen Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt.“

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

(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.

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

- b) In Absatz 4 Satz 3 werden die Wörter „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,“ gestrichen.

(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.

5. § 11a Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 werden die Wörter „; 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“ gestrichen.
- b) Nach Satz 4 werden die folgenden Sätze eingefügt:
- „Abweichend hiervon sind für die Jahre 2023 bis 2025 die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger maßgebend, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend
- (2) Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen; 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 oder Personenfähren im Sinne von § 1

zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 PBefG integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen.“

- c) In dem neuen Satz 8 wird die Angabe „Satz 5“ durch die Angabe „Satz 7“ ersetzt.

Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 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 ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.

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

§ 12

Pauschalierte Investitionsförderung

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

(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. 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.

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

6. § 12 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

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

(6) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zum 30. Juni des zweiten Folgejahres der Bewilligung zur Förderung von Maßnahmen im Sinne des Absatzes 3 verwendet werden. Danach nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Förderung haben die Zweckverbände bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen. Für Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist der Nachweis entsprechend den bundesrechtlichen Anforderungen bis zum 31. März des Folgejahres vorzulegen. Für die Regionalisierungsmittel des Bundes ist über den Nachweis nach Satz 3 hinaus ein Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2

bis zum 15. August des Folgejahres vorzulegen.“

des Regionalisierungsgesetzes bis zum 15. August des Folgejahres vorzulegen.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A Allgemeines

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die durch die Einführung des Deutschlandtickets erforderlichen Änderungen des ÖPNVG NRW umgesetzt.

Darüber hinaus wird der bislang durch Auslegung aufgelöste Widerspruch in Bezug auf die Bedarfsplanpflicht im Zusammenhang mit Maßnahmen der Grunderneuerung und der Modernisierung von Bahnhöfen und Umsteigeanlagen nach dem GVFG durch die gesetzgeberische Klarstellung, dass eine Bedarfsplanpflicht für derartige Maßnahmen nicht besteht, aufgelöst.

B Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Änderung des ÖPNVG NRW)

Zu Nummer 1 (§ 6 Absatz 3)

Der eingefügte Satz dient der Klarstellung, dass die Zweckverbände im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auch auf bundesweite Tarifangebote wie das Deutschlandticket hinwirken sollen.

Zu Nummer 2 (§ 7 Absatz 1)

Durch die Einfügung wird klargestellt, dass Maßnahmen der Grunderneuerung oder an Bahnhöfen und Umsteigepunkten nach § 2 Absätze 2 und 3 GVFG nicht von der Bedarfsplanpflicht nach § 7 ÖPNVG NRW erfasst sind. Für alle nicht aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms geförderten Maßnahmen der Grunderneuerung bestand bislang keine Bedarfsplanpflicht.

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 10 Absatz 2)

Redaktionelle Änderung wegen der neuen erstmaligen Nennung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in § 7 Absatz 1.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 10 Absatz 4)

Redaktionelle Änderung, da das Innenministerium nicht mehr für kommunale Angelegenheiten zuständig ist.

Zu Nummer 4 Buchstabe aa (§ 11 Absatz 2 Sätze 2 bis 4)

Die Regelungen sind überholt und können daher entfallen.

Zu Nummer 4 Buchstabe bb (§ 11 Absatz 2 Satz 3)

Folgeänderung zur Erhaltung der Verordnungsermächtigung.

Zu Nummer 4 Buchstabe b (§ 11 Absatz 4 Satz 3)

Redaktionelle Folgeänderung wegen der Einführung des Regionalisierungsgesetzes in § 10.

Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 11a Absatz 2 Satz 3)

Aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets werden viele Verkäufe von spezifischen Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs durch Verkäufe von Deutschlandtickets ersetzt werden. Daher ist die Vorgabe zur Tarifabsenkung um mehr als 20 % im Ausbildungsverkehr obsolet. Die Zahlungen für Tickets des Ausbildungsverkehrs sind aber in gleicher Höhe fortzuführen, da bei den Verkehrsunternehmen sonst eine Deckungslücke zwischen dem bisher angebotenen Ticket und der bisher dafür gezahlten Ausbildungsverkehr-Pauschale entsteht.

Zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 11a Absatz 2 Sätze 5 und 6)

Die bisherige Verteilung der Ausbildungsverkehr-Pauschale basiert auf den Erträgen im Ausbildungsverkehr. Durch die Ausgabe von Deutschlandtickets kann allerdings nicht zugeordnet werden, ob ein Ertrag aus dem Ausbildungsverkehr herrührt, da das Deutschlandticket eine solche Unterscheidung nicht vorsieht.

Die neue Regelung bewirkt, dass für die Jahre 2023 bis 2025 die Erträge im Ausbildungsverkehr vor Einführung des Deutschlandtickets für die Verteilung der Ausbildungsverkehr-Pauschale innerhalb eines jeden Aufgabenträgergebietes maßgebend sind. Dieser Zeitraum deckt den Zeitraum der Evaluationsphase des Deutschlandtickets ab. Nach diesem Zeitraum sollen die evaluierten Ergebnisse gesetzlich festgelegt werden. Um Verwerfungen zu vermeiden, wird in der Zwischenzeit der Stand 2022 festgelegt. Eine Anpassung ist bei einem Betreiberwechsel vorzunehmen. Ebenso sind bei der Verteilung die bisherigen Zahlungen der Schulträger für bislang als freigestellte Schülerverkehre durchgeführte und nach dem 1. Januar 2022 umgewandelte Linien des ÖPNV und des Sonderlinienverkehrs nach § 43 Nummer 2 PBefG (Schüler-Sonderlinien), die nach § 2 Absatz 4 PBefG auch für übrige Fahrgäste freigegeben sind und deshalb dort auch das Deutschlandticket gilt, zu berücksichtigen. Die Berücksichtigung hat zeitanteilig für den Zeitraum im Jahr 2022 zu erfolgen, in dem die neuen Linien noch freigestellter Schülerverkehr waren. Wurde ein freigestellter Schülerverkehr zum 1. August 2022 umgestellt, dürfen die Einnahmen des Jahres 2022 nur um die Fahrgeldeinnahmen für die Monate Januar bis Juli des betreffenden Jahres erhöht werden, weil die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2022 schon die Fahrgeldeinnahmen für die umgestellten Verkehre beinhalten.

Nummer 5 Buchstabe c (§ 11a Absatz 2 Satz 8)

Folgeänderung wegen des Hinzufügens der neuen Sätze 5 und 6.

Zu Nummer 6 (§ 12 Absatz 6)

Durch die Formulierung wird klargestellt, dass die Zweckverbände auch zurück erhaltene Mittel für 18 weitere Monate verwenden können. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Mittel wie vorgesehen regional eingesetzt werden. Die bisherige Formulierung war insofern auslegungsbedürftig.

Da das Entflechtungsgesetz im Jahr 2019 außer Kraft getreten ist, kann die Verpflichtung zur Vorlage eines entsprechenden Verwendungsnachweises entfallen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift setzt die in Folge der Einführung des Deutschlandtickets erforderlichen Änderungen sofort in Kraft.