

Zweckverband Nahverkehr Rheinland • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Frau Carina Dödecke  
Präsidentin des Landtags NRW  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf



Zweckverband Nahverkehr Rheinland  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0  
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: [www.nvr.de](http://www.nvr.de)  
E-Mail: [info@nvr.de](mailto:info@nvr.de)

Per Mail: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)

Unser Zeichen: Ach

Durchwahl: -6616  
E-Mail: [bianca.achilles@nvr.de](mailto:bianca.achilles@nvr.de)

28. Oktober 2016

## **Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/12435 „Achstes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (8. ÖPNV-ÄndG)“**

Sehr geehrte Frau Gödecke,

zunächst bedanken wir uns für die Gelegenheit, zu dem o. g. Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können. Bevor wir auf die einzelnen geplanten Neuregelungen dezidiert eingehen, weisen wir vorweg auf die aus unserer Sicht besonders kritischen Punkte hin:

- Die geplante Einführung einer Bedarfsplanpflicht für Investitionsmaßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die aus der SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 oder der Pauschalisierten Investitionsförderung nach § 12 finanziert werden sollen, führt einerseits zu nicht sachgerechten zeitlichen Verzögerungen bei der Umsetzung und zu bürokratischem und personellem Mehraufwand und andererseits zur Einengung der mit der Einführung der Pauschale gewollten Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung. Die geplante Ausweitung der Bedarfsplanpflicht sollte daher gestrichen oder zumindest die Betragsgrenze deutlich angehoben werden.
- Auch die geplante Ausweitung der Fördertatbestände nach § 13 Abs. 1 führt zu einem erhöhten Verwaltungs- sowie Personalaufwand sowohl auf Seiten der SPNV-Aufgabenträger als auch auf Seiten des Landes NRW und greift in die Freiheit der SPNV-Aufgabenträger ein, selbst darüber bestimmen zu können, an welcher Stelle und zu welchem Zweck die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel im jeweiligen Zuständigkeitsbereich am Sinnvollsten eingesetzt werden.

- Die geplante Einführung eines Weisungsrechts stellt einen erhebliche Eingriff in das Selbstverwaltungsrecht der SPNV-Aufgabenträger dar, deren Erforderlichkeit und Angemessenheit nicht dargelegt wird. Dass darüber hinaus keine Regelung über einen finanziellen Ausgleich für vom Land getroffene, kostenauslösende Entscheidungen beabsichtigt ist, ist mit dem Konnexitätsprinzip nicht zu vereinbaren.
- Auf die im Gesetzentwurf vorgesehene Befristung des § 12 Abs. 1 sollte dringend verzichtet werden, da diese der notwendigen Planungssicherheit entgegen steht und das falsche politische Signal aussendet.

Gerne würden wir mit Ihnen insbesondere zu den vorgenannten Punkten Regelungen finden, die die Interessen sowohl der Aufgabenträger als auch des Landes NRW angemessen berücksichtigen und stehen für einen fachlichen Austausch jederzeit gerne zur Verfügung.

Nachfolgend nehmen wir zu den einzelnen geplanten Neuregelungen Stellung:

Zu § 1 Abs. 2: Die Einbeziehung von Gelegenheitsverkehren in die Definition des „ÖPNV“ beurteilen wir als positiv. Allerdings ergibt sich aus dem Wortlaut, dass Gelegenheitsverkehr, der nicht einen Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet, kein ÖPNV sein soll. Um Abgrenzungsschwierigkeiten zu vermeiden, regen wir folgende Formulierung an: *„ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linien- oder Gelegenheitsverkehr [...].“*

Darüber hinaus bitten wir darum, die sich aus der Begründung zu § 2 Abs. 4 ergebende Definition der „regionalen Schnellbusverkehre“ als Legaldefinition in § 1 Abs. 2 oder in einem neu zu schaffenden Absatz 2a aufzunehmen.

Zu § 2 Abs. 3: Nach dem Wortlaut des Entwurfes bezieht sich die Barrierefreiheit auf die Fahrzeuge und Stationen bzw. Haltestellen sowie auf den Zugang zu Informationen und Service. Für die Betroffenen unabdingbar ist jedoch eine lückenlos barrierefreie Wegekette, die auch einen barrierefreier Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug (höhen- gleich, geringes Spaltmaß, Einstiegsbreite) umfasst.

Zu § 2 Abs. 4: Die weitere Verwendung des Begriffs „Schienenschnellverkehr“ in Satz 2 halten wir für missverständlich, da eine Verwechslungsgefahr mit dem „Fernverkehr“ nicht ausgeschlossen ist. In Anlehnung an die Formulierung in Absatz 5 schlagen wir folgenden Wortlaut vor *„Dabei soll die Hauptfunktion einem Grundnetz für den Schienenpersonennahverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen [...].“*

Zu § 2 Abs. 5: Analog zu Abs. 4 sollte es heißen: *„Notwendig ist ein Grundnetz für den Schienenpersonennahverkehr und regionalen Schnellbusverkehr [...].“*

Zu § 5 Abs. 3: Die Eröffnung der Möglichkeit zur Übertragung von Aufgaben im Bereich der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Schnellbusverkehren, soweit diese SPNV-Funktionen übernehmen, auf die SPNV-Aufgabenträger erachten wir als akzeptabel, soweit mit einer Erweiterung der Zuständigkeit auch eine diesbezügliche Budgeterweiterung zur erfolgreichen Aufgabenwahrnehmung verbunden wird, da ansonsten faktisch eine Reduktion der für die Ausgestaltung des SPNV benötigten Mittel stattfindet.

Zu § 6 Abs. 1: Gemäß § 3 Abs. 1 ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, die gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 auf die Zweckverbände zu übertragen ist. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht durch das ÖPNVG besondere Pflichten auferlegt werden (§ 3 Abs. 1 Satz 3). Eine solche besondere Pflicht in Form einer Kooperationspflicht wurde den Zweckverbänden auch bisher durch § 6 Abs. 1 Satz 1 auferlegt.

Darüber hinaus sieht der Gesetzentwurf die Einführung eines Weisungsrechts vor für

- a) den Fall, dass die beteiligten Zweckverbände nicht in angemessener Zeit eine Einigung über Fragen des Zusammenwirkens herbeiführen sowie
- b) alle Entscheidungen, die mit der Umsetzung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse in Verbindung stehen (unabhängig davon, ob zwischen den Zweckverbänden eine Einigung erzielt wurde oder nicht).

Zu a): Die vorgesehenen Entscheidungsrechte des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) bei Nichteinigung unter den Zweckverbänden gehen deutlich über das hinaus, was in dem Abschlussbericht für die Zukunftskommission für den ÖPNV vorgeschlagen wurde. Zwar kann in Einzelfällen eine „Schiedsrichterfunktion“ des MBWSV NRW notwendig sein, jedoch muss dies auf die Fälle eines anderweitig nicht behebbaren Dissenses unter den Zweckverbänden beschränkt bleiben (Ausnahmefallcharakter). Entsprechend den damaligen Vorschlägen in der Zukunftskommission für den ÖPNV schlagen wir vor, die Vorgaben zum kooperationsraumübergreifenden Zusammenwirken in § 6 durch ein von mindestens einem beteiligten SPNV-Aufgabenträger initiiertes Verfahren zu erweitern, bei dem das MBWSV NRW zunächst im Verhandlungswege einen Kompromiss zwischen den Zweckverbänden anstrebt, und – im Falle eines verbleibenden Dissens – das MBWSV NRW unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen der beteiligten Zweckverbände sowie unter Ab-

wägung über die zweckmäßige und wirtschaftliche Umsetzung einen Vorschlag unterbreiten kann. Ein solcher Vorschlag sollte aus Transparenzgründen mit einer Kostenfolgeabschätzung versehen und dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtages zur Kenntnis gegeben werden. Nur für den Fall, dass die Entscheidung nicht im Sinne des Landes umgesetzt werden kann, sollte als letztes Mittel in Betracht kommen, die Durchführung der Aufgabe einem Zweckverband zu übertragen.

Zu b): Das vorgesehene, in der Sache unbeschränkte Zweckmäßigkeitseinspruchsrecht des MBWSV NRW beim SPNV-Netz mit besonderem Landesinteresse sollte unserer Meinung nach entfallen. Es wäre inhaltlich nicht beschränkt und könnte sich auf alle verkehrliche Aspekte des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse beziehen. Wenn das Land NRW bzgl. des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse den Bedarf nach einem größeren Einfluss sieht, sollte dies durch eine Kooperation mit den Zweckverbänden umgesetzt werden, nicht mit einem unbeschränkten Zweckmäßigkeitseinspruchsrecht. Zudem würde bei einem solchen Einspruchsrecht die Verantwortlichkeit für die Weisung auf der einen Seite und die finanzielle Gesamtverantwortung für die SPNV-Erbringung auf der anderen Seite auseinanderfallen. Folglich: Die sich aus der Begründung ergebende Einschätzung, dass die Einführung eines Einspruchsrechtes zu keinem im Sinne der Konnexität wesentlichen Verwaltungsaufwand bei den Zweckverbänden führen kann, bezieht sich nur auf einen geringen Teil der durch die Umsetzung der geplanten Regelungen möglicherweise entstehenden Kosten. Ein weitaus größeres Kostenrisiko für die Zweckverbände ergibt sich daraus, dass das Land Leistungsausweitungen anweisen könnte, die zwar nur zu einem unwesentlich höheren Verwaltungsaufwand, aber zu wesentlich höheren Betriebskosten gemäß § 11 Abs. 1 Sätze 4 und 5 führen. Eine Kostenregelung für diesen Fall enthält das Gesetz nicht, so dass uns schon aus diesem Grund die Verfassungsmäßigkeit der geplanten Änderung mehr als zweifelhaft erscheint.

Darüber hinaus müsste eine Rechtfertigung für den geplanten Eingriff in das kommunale Selbstverwaltungsrecht bestehen. Der Gesetzesbegründung sind Anhaltspunkte für eine solche Rechtfertigung nicht zu entnehmen. Wir sehen keine Erforderlichkeit, die Einwirkungsmöglichkeiten des Landes auszuweiten. Die dezentrale Organisation des SPNV mit drei Aufgabenträgern in NRW hat sich bewährt. Bei der Gestaltung aufgabenträgerüberschreitender SPNV-Verkehrsleistungen konnte auch unter der aktuell geltenden Rechtslage immer eine Einigung zwischen den SPNV-Aufgabenträgern erzielt werden.

- Zu § 7 Abs. 1: Die Einführung einer Bedarfsplanpflicht für den streckenbezogenen Aus- und Neubau von Schieneninfrastrukturen, die aus den Mitteln der Zweckverbände (gemäß §§ 12 und 11 Abs. 1) gefördert werden sollen, entzieht diesen einen wichtigen Bestandteil ihrer Gestaltungsaufgaben und Entscheidungskompetenzen. Damit würde die im Jahr 2008 mit der ÖPNVG-Novelle vom Gesetzgeber eingeführte Unabhängigkeit der kommunalen Aufgabenträger beschnitten, ohne dass der dadurch entstehende bürokratische Zusatzaufwand sachlich gerechtfertigt wäre. Eine Ausweitung der Bedarfsplanpflicht würde auf allen Seiten – auch beim Land – zu einem erhöhten Personalaufwand und damit zu höheren Kosten führen. Ebenso kann die zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung der Maßnahmen, die durch eine vorherige Befassung des Regionalrates und des Verkehrsausschusses des Landtages entstehen würde, dem Interesse an der Aufrechterhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur nicht dienlich sein. Die Begründung der geplanten Gesetzesänderung ist nicht nachvollziehbar. Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist auch bei einer Förderung nach den §§ 11 und 12 nachzuweisen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 8 Satz 1 in Anlage 3 zur VV-ÖPNVG). Wir regen daher an, bezüglich der langfristigen Planung für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Infrastruktur die bisherige Formulierung beizubehalten, alternativ die Betragsgrenze für die Bedarfsplanpflicht anstatt auf fünf Millionen Euro auf 25 Millionen Euro (Betragsgrenze, ab der eine Standardisierte Bewertung erforderlich ist) festzulegen.
- Zu § 7 Abs. 2: Es muss sichergestellt werden, dass der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nur solche Maßnahmen enthält, für die eine Bedarfsplanpflicht nach Abs. 1 besteht (ggf. „5 Millionen Euro“ durch „25 Millionen Euro“ ersetzen; vgl. Anmerkung zu § 7 Abs. 1). Die Aufnahme weiterer Fördertatbestände in Absatz 1 würde den Aufwand bei der Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans deutlich erhöhen, ohne dass dem ein entsprechender Nutzen gegenüberstünde.
- Zu § 7 Abs. 4: Der Wegfall der Notwendigkeit des Einvernehmens mit den Zweckverbänden bei der Definition des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse lehnen wir ab. Die SPNV-Zweckverbände in den Kooperationsräumen nehmen die Aufgaben der Koordination und die Gewährleistung des SPNV wahr, verfügen über eine hohe technische, planerische und wirtschaftliche Fachkompetenz und sind zudem stellvertretend für die Kommunen juristisch und finanziell für den SPNV verantwortlich. Vor diesem Hintergrund können wir nicht nachvollziehen, warum den Zweckverbänden kein verbindliches Mitspracherecht bei der Definition des SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse eingeräumt werden soll. Auf die vorgesehene Streichung der Wörter „den Zweckverbänden und“ in § 7 Abs. 4 Satz 1 sollte daher verzichtet werden.

Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse wurde bisher im Einvernehmen mit den drei SPNV-Aufgabenträgern in NRW festgelegt und im Konsens fortgeschrieben. Dieses Verfahren hat sich bewährt und muss beibehalten werden, will man die daraus resultierenden Synergieeffekte erhalten. Die Linien des Netzes im besonderen Landesinteresse sind Bestandteil des ganzheitlichen und miteinander vernetzten regionalen Leistungsangebotes der drei SPNV-Aufgabenträger. Die Feinjustierung und Fortentwicklung kann daher nur unter Rückgriff auf die Kompetenz der Regionen vor Ort erfolgen. Dies hat sich nicht nur beim Projekt „Rhein-Ruhr-Express“ bewährt, bei dem das Landesverkehrsministerium und die drei SPNV-Aufgabenträger verantwortungsvoll und im Konsens das Fahrzeugkonzept erfolgreich umgesetzt haben. Der sich in der Begründung findenden Behauptung, die geltende Regelung sei ungeeignet, das Landesinteresse ausreichend zur Geltung zu bringen, muss daher von unserer Seite ausdrücklich widersprochen werden. Eine Rechtfertigung für die Beschneidung des Mitspracherechts der SPNV-Aufgabenträger besteht nicht. Darüber hinaus sehen wir in der geplanten Änderung eine Verletzung des Konnexitätsprinzips, da eine Regelung zum Kostenausgleich fehlt, obwohl die Entscheidungen des Landes finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Zweckverbände bzw. der dahinterstehenden Gebietskörperschaften haben könnten.

Zu § 8 Abs. 1: Die geplante Ergänzung, nach der der Nahverkehrsplan „regelmäßig“ aufzustellen ist, erscheint uns missverständlich. Diese Formulierung könnte auch so gedeutet werden, dass im Ausnahmefall von einer Aufstellung abgesehen werden kann. Wir regen daher folgende Formulierung an: *„Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf, der bei Bedarf fortzuschreiben ist.“* Auch durch die neu geplante Ergänzung in § 9 Abs. 5 Satz 1 ändert nichts an der missverständlichen Formulierung in § 8 Abs. 1. Als Folgeänderung sollte dann § 9 Abs. 5 wie folgt umformuliert werden: *„Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans gelten die Absätze 1 bis 4 entsprechend.“*

Die geplante Ergänzung in Satz 2 lehnen wir ab, da sowohl die Festlegung des angestrebten Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr als auch eine später erforderliche Überprüfung der Zielerreichung zusätzlichen Personalaufwand erfordern, ohne dass ein konkreter Nutzen durch eine solche Maßnahme erkennbar ist.

Zu § 9 Abs. 2: Der Klammerzusatz mit dem Bezug zu § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG sollte erhalten bleiben, da das ÖPNVG selbst keine Definition des Begriffs „Unternehmen“ enthält.

Zu § 11 Abs. 1: Wir begrüßen, dass die Mittel unter den Zweckverbänden im SPNV *„(...) nach einem objektiven und transparenten Verteilungsschlüssel, der auch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt“*, verteilt werden sollen.

Wir halten es jedoch für rechtstaatlich geboten, dass, wenn der zur Anwendung kommende Verteilungsschlüssel wenigstens seiner wesentlichen Gestalt nach, bereits im ÖPNV-Gesetz NRW selbst aufgeführt wird, und nicht erst in einer Rechtsverordnung. Grundsätzlich ist der parlamentarische Gesetzgeber dazu berufen, alle wesentlichen Elemente einer vorgesehenen Regelung selbst zu regeln und diese nicht alleine der Ministerialverwaltung zu überlassen. Die Rechtsverordnung sollte (nur) dazu dienen, die Zuordnung der Finanzmittel der Summe nach zu konkretisieren.

Soweit regionale Schnellbusverkehre aus der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 finanziert werden sollen, müssen die entsprechenden Kilometerleistungen in angemessener Form ebenfalls bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel berücksichtigt werden.

Die geplante Ergänzung am Ende des Absatzes sollte gestrichen werden (vgl. Anmerkung zu § 7 Abs. 1), alternativ die Bedarfsplanpflicht erst auf zuwendungsfähige Ausgaben von mehr als 25 Millionen Euro festgelegt werden.

Zu § 11 Abs. 2: Die nach Absatz 1 gewährten Mittel erhöhen sich entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetz des Bundes. Auch die nach Absatz 2 gewährten Mittel sollten sich entsprechend erhöhen, damit nicht inflationsbereinigt eine Verringerung der zur Verfügung stehenden Mittel eintritt.

Zu § 12 Abs. 1: Die Anhebung der Mindestgesamthöhe der pauschalierten Investitionsförderung auf den Stand von 2012 begrüßen wir. Dennoch reichen die Mittel für den Bereich des ZV NVR nicht aus. Im Zuständigkeitsbereich des ZV NVR übersteigt die Höhe der erforderlichen Zuwendungen den zu erwartenden Anteil an der Gesamtförderung um ein Vielfaches. Förderanträge zu Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von annähernd 100 Millionen Euro liegen zuwendungsreif vor und können aktuell aufgrund der Mittelknappheit nicht beschieden werden. Weitere Maßnahmen mit einem Volumen in Höhe von über 120 Millionen Euro sind im NVR-Investitionsprogramm eingeplant und können wegen fehlender Mittel auf absehbare Zeit ebenfalls nicht realisiert werden. Die Mittelhöhe sollte daher dringend bedarfsgerecht angepasst werden.

Die Mittelhöhe ist nur bis zum Jahr 2019 festgelegt. Diese zeitliche Begrenzung schafft weder die geforderte Planungssicherheit – und genügt insbesondere nicht den Anforderungen von längerfristig vorzubereitenden Vorhaben der Schieneninfrastruktur – noch ermöglicht sie die dringend benötigte Bescheidung von Vorhaben über Bewilligungszeiträume, die über das Jahr 2019 hinausgehen. Sie erscheint uns zudem als falsches Signal im Zusammenhang mit der aktuellen politischen Diskussion über den Erlass einer Nachfolgeregelung zum Entflechtungsgesetz. Wir fordern daher eindringlich, auf die geplante Befristung zu verzichten.

Zu § 12 Abs. 3: Die Bindung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Mio. Euro an die vorherige Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gem. §§ 11 Abs. 1 Satz 5 sowie 12 Abs. 3 Satz 6 lehnen wir in der vorgesehenen Form ab. Die aus der kommunalen Ebene heraus legitimierten Gremien der Zweckverbände in den Kooperationsräumen können am sachnächsten und unter Berücksichtigung örtlicher bzw. regionaler Belange entscheiden, welche streckenbezogenen Aus- und Neubaumaßnahmen am sinnvollsten sind. Zudem ist die Grenze von 5 Mio. Euro zu niedrig angesetzt (vgl. Anmerkung zu § 7 Abs. 1 und § 11 Abs. 5).

Wir schlagen in diesem Kontext vor, bei der Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen die dezentralen Spielräume der Zweckverbände grundsätzlich zu erhalten und eine stärkere Abstimmungspflicht mit dem MBWSV NRW vorzusehen. Daher sollte das Erfordernis eines „Benehmens“ zwischen den Zweckverbänden in den Kooperationsräumen und dem MBWSV NRW für die Förderfähigkeit eines streckenbezogenen Aus- und Neubaus genügen.

Zu § 13 Abs. 1: Maßnahmen, die unter die geplanten Fördertatbestände von Satz 2 Nummer 3-6 fallen, dürften i.d.R. nicht im besonderen Landesinteresse stehen, da sie einen stark lokalen bzw. regionalen Bezug haben. Sie sollten daher grundsätzlich in der alleinigen Zuständigkeit der Zweckverbände aus Mitteln nach § 12 gefördert werden. Durch die Aufnahme der Fördertatbestände in § 13 würde der Region weitere Gestaltungsfreiheit entzogen. Eine Förderung nach § 13 würde zudem aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs einen zusätzlichen Verwaltungs- bzw. Personalaufwand bei den SPNV-Aufgabenträgern bedeuten. Jedenfalls muss sichergestellt sein, dass sich eine Ausweitung der Fördertatbestände nicht zu Lasten des SPNV-Leistungsangebots auswirkt. Sollten Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung von Schieneninfrastrukturen dennoch nach § 13 anstatt nach § 12 gefördert werden, bitten wir darum, den Fördertatbestand auf nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu erweitern, da anderenfalls ausschließlich NE-Bahnen nicht in den Genuss der zusätzlichen Fördermittel kommen könnten.

Darüber hinaus sollte ein nachvollziehbarer, transparenter Schlüssel zur Verteilung der Mittel auf die Regionen festgelegt werden, der nicht diejenigen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen benachteiligt, die in den letzten Jahren eigene Mittel in ihre Infrastruktur investiert haben.

Zu § 13 Abs. 2: Da die ergänzende Förderung gemäß Satz 3 auf die Mittel nach § 12 angerechnet werden, sollte die Entscheidung darüber im Einvernehmen mit den Zweckverbänden getroffen werden. Wir regen daher folgende Formulierung in Satz 2 an: *„Diese Maßnahmen können vom Land im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Zweckverbänden ergänzend gefördert werden.“*

Wir sind dankbar, wenn Sie unsere genannten Hinweise und Anregungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren berücksichtigen und erläutern diese nochmals gerne bei der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 7. November 2016.

Mit freundlichen Grüßen

Zweckverband Nahverkehr Rheinland

i. A.

i. A.



Heiko Sedlaczek



Dr. Norbert Reinkober