



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Gisela Nacken
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
MdL

An den
Sprecherkreis des
Verkehrsausschusses

im Hause

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie verabredet erhalten Sie in zweifacher Ausfertigung die Änderungswünsche unserer Fraktion zum Regionalisierungsgesetz NW. Falls sich an der einen oder anderen Stelle inhaltliche Berührungspunkte zu den Vorstellungen Ihrer Fraktion ergeben sollten, sind wir zu entsprechenden Verabredungen bereit.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gisela Nacken

f.d.R.

L. B. Weis

wiss. Mitarbeiter

25. Januar 1995

40221 Düsseldorf, den
Platz des Landtags 1
Tel. (02 11) 88 40 Durchw. 8 84 - 27 37
Telefax: (02 11) 8 84 - 35 04

Privat:
Preusweg 3
52074 Aachen
Telefon: (02 41) 7 52 03
Telefax: (02 41) 7 66 35

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

VORLAGE
11/3625

A19

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)

<p>Entwurf der Landesregierung</p>	<p>dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen</p>	<p>Kommentar zu den Änderungsvorschlägen</p>
<p>§ 1</p> <p>Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen</p> <p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p> <p>(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienvorkehr, 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 Reisezeit 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p> <p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebelbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) handelt.</p> <p>(4) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für Seilbahnen.</p>	<p>§ 1</p> <p>Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen</p> <p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p> <p>(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienvorkehr, 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 Reisezeit 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes sind ebenfalls Linienvorkehr mit Schul- und Werksbussen, bedarfsgesteuerte Vorkehr mit Anrufsammeltaxen und Rufbussen, BürgerInnenbusse sowie Taxivorkehr und sonstige Gelegenheitsvorkehr, soweit sie mit dem Linienvorkehr koordiniert und allgemein nutzbar sind.</p> <p>(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebelbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) handelt.</p>	<p>Es wird hervorgehoben, daß eine Berücksichtigung aller am öffentlichen Personentransport im Nah- und Regionalbereich beteiligten Vorkehrsträger erforderlich ist.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
	<p>(4) Die Förderung der nichtmotorisierten Verkehre des Zu- Fuß-Gehens und Fahrradfahrens, der Bau und die Unterhaltung von Verknüpfungspunkten zwischen Individualverkehr und ÖPNV sowie die organisierte gemeinsame Autonutzung (Car-Sharing) sind Gegenstand dieses Gesetzes, soweit hierdurch die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt wird.</p> <p>(5) Für die Funktionen des Marketing, der Angebotsplanung und umfassenden Kundenberatung sind Mobilitätszentralen einzurichten. Sie werden von Kommunen, Verkehrsunternehmen oder in deren Auftrag betrieben und koordinieren die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, vermitteln zwischen den Trägern des ÖPNV, den Verkehrsunternehmen und den Bürgern und Bürgerinnen. Mobilitätszentralen können darüberhinaus weitere Dienstleistungen zur Sicherstellung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität wahrnehmen (Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsvermittlung, Zustellservice u.ä.). Mobilitätszentralen sind integrale Bestandteile des ÖPNV und als solche zu fördern.</p> <p>(6) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für S-Bahnen.</p>	<p>Die Zielsetzung zur Schaffung integrierter Verkehrssysteme des Umweltverbundes als funktionsfähiger Alternative zum Pkw muß sowohl den nichtmotorisierten Zu- und Abbringeverkehr zum ÖPNV einschließen, als auch eine Bereitstellung von Pkw-Leistungen für private Transportaufgaben von Personen ohne eigenen Pkw, die nicht in zumutbarer Weise durch den ÖPNV abgedeckt werden können. Letzteres kann dazu beitragen, den Zwang zum Pkw-Besitz zu reduzieren und damit die Bereitschaft fördern, den ÖPNV als Normalverkehrsmittel zu nutzen.</p> <p>Unter diesem Aspekt sind auch Mobilitätszentren und die Schaffung anderer verkehrlicher Serviceleistungen zu sehen.</p>

§ 2

Grundsätze

(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des abschabaren 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 und organisatorischen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

§ 2

Grundsätze

(1) Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten und vernetzten Gesamtsverkehrssystem als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Der Mindestbedienungsstandard besteht bei entsprechendem Nachfragepotential aus einer stündlichen Fahrtmöglichkeit.

(2) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des abschabaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

(3) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten und auszubauen. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen und organisatorischen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

Die im Entwurf der Landesregierung in Abs. 3 Satz 1 enthaltene Unverbindlichkeit ist durch eine präzisere Formulierung hinsichtlich des Bedienungsstandards zu ersetzen.

Kein Rückzug auf ein bisher nicht definiertes "Grundnetz", sondern neben dem Erhalt des bestehenden SPNV-Netzes auch Reaktivierung vorhandener Trassen bzw. Neubau.

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfrei als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p> <p>(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.</p>	<p>(4) Die Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>(5) Sowohl in den Verdichtungsgebieten wie auch im ländlichen Raum ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfrei als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(6) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist auch hier ein Erhalt und Ausbau von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p> <p>(7) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.</p>	<p>Satz 1 gestrichen, da die darin enthaltene Aussage durch den neu eingefügten Absatz 1 präzisiert wurde.</p> <p>Ein Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV nur in den Verdichtungsräumen wäre sogar ein Rückschritt gegenüber der gegenwärtig in NW geübten Praxis der Mittelvergabe.</p> <p>Auch außerhalb der Verdichtungsgebiete kein Rückzug auf ein bisher nicht definiertes "Grundnetz", sondern neben dem Erhalt des bestehenden SPNV-Netzes auch Reaktivierung vorhandener Trassen bzw. Neubau.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.</p> <p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.</p> <p>(9) Den Belangen von Frauen ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.</p> <p>(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.</p>	<p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.</p> <p>(9) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV ist die Zugänglichkeit für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu gewährleisten.</p> <p>(10) Die besonderen Mobilitätsbedürfnissen und die Sicherheitsanforderungen von Frauen sind bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV zu gewährleisten.</p> <p>(11) Die Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV sowie ihre Interessenvertretungen sind bei der Planung des ÖPNV zu beteiligen. Die Aufgabenträger erlassen in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechende Regelungen.</p> <p>(12) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.</p>	<p>Die Formulierung der Landesregierung ist zu unverbindlich und würde hinter Standards zurückfallen, die bereits heute bei Neubauten bzw. Neubeschaffungen beachtet werden.</p> <p>Die Berücksichtigung von Frauenbelangen ist nicht als Absichtsbekundung, sondern als nachprüfbare Norm festzulegen.</p> <p>Auf die Festlegung einer bestimmte Organisationsform bei der Beteiligung von Nutzern und Nutzerinnen (z.B. als Fahrgastbeiräte) wird verzichtet, weil die bisherigen Erfahrungen noch keine endgültige Bewertung zulassen. Allerdings soll die Beteiligung als solche obligatorisch sein.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>Zweiter Abschnitt.</p> <p>Zuständigkeiten</p> <p>§ 3 Aufgabenträger</p> <p>(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auflegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1).</p>	<p>Zweiter Abschnitt.</p> <p>Zuständigkeiten</p> <p>§ 3 Aufgabenträger</p> <p>(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe auf der Grundlage der durch Bund und Land zur Verfügung gestellten Mittel sowie ergänzender Eigenmittel und Mittel Dritter als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe durch.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auflegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1).</p> <p>(3) Das Land ist zuständig für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in NRW hinsichtlich Aufstellung von allgemeingültigen Standards bei Tarif und Angebot sowie Koordination des Schienenpersonennahverkehrs in den Fällen, in denen mehr als nur zwei Verkehrsverbände berührt werden bzw. die Landesgrenzen überfahren werden.</p>	<p>Zu fordern ist eine Sicherstellungspflicht für den ÖPNV, die nicht nur durch die zweckgerichtete Verwendung von Bundes- und Landesmitteln, sondern auch durch kommunale Eigenmittel und neu zu erschließende Einnahmequellen zu gewährleisten ist.</p> <p>Der neu eingefügte Abs. 3 soll sicherstellen, daß sich das Land nicht vollständig aus seiner Verantwortung für den SPNV zurückzieht und für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre einheitliche Standards gewährleistet werden. Im Konfliktfall soll der Weiterbetrieb des SPNV auch dann erfolgt, wenn kommunale Aufgabenträger dazu nicht Willens oder in der Lage sind (vgl. § 6, Abs.(1)).</p>

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

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

(2) Im Nachbarortsverkehr kann der Kreis einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben; er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn eine Große oder Mittlere kreisangehörige Stadt durch ein eigenes Unternehmen ÖPNV im Sinne des § 1 Abs. 2 oder 3 betreibt oder an einem solchen Unternehmen wesentlich beteiligt ist.

(3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises kann bestimmt werden, daß bei Entscheidungen des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind.

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

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

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

(2) Im Nachbarortsverkehr kann der Kreis einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben; er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn eine Große oder Mittlere kreisangehörige Stadt durch ein eigenes Unternehmen ÖPNV im Sinne des § 1 Abs. 2 oder 3 betreibt oder an einem solchen Unternehmen wesentlich beteiligt ist.

(3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises kann bestimmt werden, daß bei Entscheidungen des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind.

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

<p>Entwurf der Landesregierung</p>	<p>ditto mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen</p>	<p>Kommentar zu den Änderungsvorschlägen</p>
<p>§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse</p> <p>(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband. Hierbei sind die vorhandenen Kooperationsräume, die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführt sind, zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Rechtsverhältnisse des Zweckverbandes werden im Rahmen dieses Gesetzes und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit durch Verbandsatzung geregelt.</p> <p>3) Dem Zweckverband ist mindestens die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen sowie auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hinzuwirken. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.</p> <p>(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes kann bestimmt werden, daß Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.</p> <p>(5) Wird in einem Kooperationsraum bis spätestens 30.09.1995 kein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband gebildet, kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluß von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.</p> <p>(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandsatzung erlassen.</p>	<p>§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse</p> <p>(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband. Hierbei sind die vorhandenen Kooperationsräume, die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführt sind, zu berücksichtigen, soweit die Entwicklung der Verkehrsverflechtungen nicht eine neue Zuordnung erforderlich macht.</p> <p>(2) Die Rechtsverhältnisse des Zweckverbandes werden im Rahmen dieses Gesetzes und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit durch Verbandsatzung geregelt.</p> <p>3) Dem Zweckverband ist mindestens die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat die Bildung eines Gemeinschaftstarifes sicherzustellen und auf einheitliche Beförderungsbedingungen sowie auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hinzuwirken. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.</p> <p>(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes soll bestimmt werden, daß Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.</p> <p>(5) Wird in einem Kooperationsraum bis spätestens 30.09.1995 kein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband gebildet, kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluß von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.</p> <p>(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandsatzung erlassen.</p>	<p>Auch wenn die Kooperationsräume in NRW in Größe und Zuschnitt grundsätzlich angemessen sind, soll doch im Einzelfall eine Modifikation der Zuordnung einzelner Bedienungsgebiete ausdrücklich möglich sein.</p> <p>Die Bildung eines Gemeinschaftstarifes zwischen SPNV und übrigem ÖPNV bildet eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV, die nicht durch eine "Kann-Vorschrift" verwässert werden sollte. Die Beförderungsbedingungen basieren durchweg ohne größeren juristischen Spielraum auf Bundesgesetzen, so daß hier eine Einheitlichkeit ohnehin gegeben ist. Für die Koordination des Verkehrsangebotes reicht die bestehende Formulierung aus, da die aus einer Koordination abzuleitenden Ergebnisse im Gegensatz zum Gemeinschaftstarif nicht vollständig und zweifelsfrei darstellbar sind.</p> <p>Die Zweckverbände sollen grundsätzlich gehalten sein, nicht gegen das Interesse von einzelnen Mitgliedern vorzugehen, soweit die Verwirklichung höherer Interessen dem nicht entgegen steht.</p>

<p>§ 6 Überregionale Verkehrsangebote</p> <p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände betreffen, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Kommt eine Zusammenarbeit nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das Ministerium kann einen der beteiligten Zweckverbände ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.</p> <p>(2) Benachbarte Zweckverbände können einem Zweckverband mit dessen Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen</p> <p>(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von Übergangstarifen hinwirken.</p> <p>(4) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.</p>	<p>§ 6 Überregionale Verkehrsangebote</p> <p>(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände betreffen, haben die beteiligten Zweckverbände zusammenzuarbeiten. Kommt eine Zusammenarbeit nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das Ministerium kann einen der beteiligten Zweckverbände ermächtigen oder einen Dritten beauftragen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.</p> <p>(2) Benachbarte Zweckverbände können einem Zweckverband mit dessen Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen</p> <p>(3) Die Zweckverbände müssen die Bildung von Übergangstarifen sicherstellen.</p> <p>(4) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.</p>	<p>Das Land soll sich entsprechend dem in § 3 neu einzufügenden Abs. 3 die Möglichkeit verschaffen, in bestimmten Fällen die Wahrnehmung der Koordinations- und Beratungspflicht und die Bestellverantwortung für zweckverbandsübergreifende Verkehre durch eine eigene Gesellschaft wahrnehmen zu lassen.</p> <p>Analog zur Bildung von Gemeinschaftstarifen innerhalb von Verkehrsverbänden müssen auch Übergangstarife zwischen den Verkehrsverbänden als pflichtiger Bestandteil des ÖPNV-Angebotes geschaffen werden.</p>
---	--	--

<p>Entwurf der Landesregierung</p>	<p>dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen</p>	<p>Kommentar zu den Änderungsvorschlägen</p>
<p>Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen</p> <p>§ 7 ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan</p> <p>(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium nach Anhörung der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) auf. Er umfaßt die langfristigen Planungen für die Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium, ob der Bedarfsplan fortzuschreiben ist.</p> <p>(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.</p> <p>(3) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. Diese umfassen über die Maßnahmen des Ausbauplans hinaus auch die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV nach § 12 Abs. 3.</p>	<p>Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen</p> <p>§ 7 ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan</p> <p>(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium nach Anhörung der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) auf. Er umfaßt die langfristigen Planungen für die Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Der ÖPNV-Bedarfsplan wird als Gesetz beschlossen. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der ÖPNV-Bedarfsplan durch Gesetz fortgeschrieben.</p> <p>(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen mit den Aufgabenträgern einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind. Nach der jeweiligen Fortschreibung legt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium den Ausbauplan dem Verkehrsausschuß des Landtags zur Benennungsherstellung zu.</p> <p>(3) Das zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des Ausbauplans jährliche Förderprogramme. Diese umfassen über die Maßnahmen des Ausbauplans hinaus auch die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV nach § 12 Abs. 3.</p>	<p>Regelung analog Bundes- und Landesstraßenplanung, um eine Verbindlichkeit der Planung sowie eine parlamentarische Beteiligung und Kontrolle sicherzustellen.</p> <p>Nach Verlagerung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den ÖPNV auf die Kommunen wäre es inkonsequent, diese von einer Planung auszuschließen, die unmittelbare Auswirkungen auf die möglichen Investitionen hat.</p> <p>Auch in dieser Planungsstufe, die erhebliche finanzielle Auswirkungen hat, ist eine parlamentarische Kontrolle des Landtags vorzusehen.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§ 8 Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung vorrangig zu beachten.</p> <p>(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>	<p>§ 8 Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung vorrangig zu beachten.</p> <p>(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen sowie die Auslastungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.</p>	<p>Diese Hervorhebung steht im Einklang mit den in § 2 auch seitens der Landesregierung entwickelten Grundsätzen.</p> <p>Die Ausweitung der Planungsvorgaben auf die Qualitätsstandards von Fahrzeuge wäre nicht nur fahrgastfreundlich, sondern würde auch einer Harmonisierung der Wettbewerbooraussetzungen zwischen den Verkehrsunternehmen dienen, wenn aufgrund des Nahverkehrsplans Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§9 Aufstellungsverfahren</p> <p>(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden nach § 4 Abs. 1 oder 2 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten. Die vorhandenen Unternehmer (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.</p> <p>(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.</p> <p>(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.</p> <p>(5) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.</p>	<p>§9 Aufstellungsverfahren</p> <p>(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden nach § 4 Abs. 1 oder 2 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich, soweit sich die Planung nur im Gebiet der Gemeinden unmittelbar auswirkt. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten. Die vorhandenen Unternehmer (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.</p> <p>(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.</p> <p>(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.</p> <p>(5) Der Nahverkehrsplan ist erstmalig bis zum 31. Dezember 1997 aufzustellen. Er ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.</p>	<p>Mit dieser Einschränkung soll verhindert werden, daß eine kreisangehörige Stadt bzw. Gemeinde Maßnahmen von regionaler Bedeutung blockieren kann. Dies ist besonders bei SPNV-Strecken zu befürchten, wenn lokale Interessen gegen regionale oder oberzentriumsbezogene Belange ausgespielt werden.</p> <p>Zwar ist in § 18 festgelegt, daß § 9 am 1.1.1996 in Kraft tritt, jedoch fehlt ein verbindlicher Stichtag, bis zu dem der erste Nahverkehrsplan zu erstellen ist. Im Hinblick auf die zum 1.1.1998 datierten Revisionsklauseln hinsichtlich der SPNV-Finanzierung sollte der 31.12.1997 nicht überschritten werden.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>Vierter Abschnitt. Finanzierung</p> <p>§ 10 Allgemeines</p> <p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse; 2. zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV; 3. für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; 4. für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung oder die Abgeltung der Vorhaltekosten von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr.6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; 5. zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. <p>(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemißt sich nach den Ansätzen des jeweiligen Haushaltsplanes. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weitergeleitet.</p>	<p>Vierter Abschnitt. Finanzierung</p> <p>§ 10 Allgemeines</p> <p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse; 2. zur Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV; 3. für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; 4. für die weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung oder die Abgeltung der Vorhaltekosten von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr.6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für öffentliche und private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen; 5. zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. <p>(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemißt sich nach den Ansätzen des jeweiligen Haushaltsplanes, die entsprechend dem Mittelzufluß des Bundes zu dynamisieren sind. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weitergeleitet.</p>	<p>Die Übernahme der Angebotsverantwortung für den ÖPNV als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe erfordert die nachhaltige Sicherstellung der Finanzzuwendungen durch das Land.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378) und des § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetzes erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p> <p>(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.</p>	<p>(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 - BGBl. I S. 2378) und des § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetzes erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.</p> <p>(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.</p>	

<p>Entwurf der Landesregierung</p>	<p>dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen</p>	<p>Kommentar zu den Änderungsvorschlägen</p>
<p>§ 11 Zuwendungen für den SPNV</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung eines angemessenen Verkehrsangebotes bestimmt sind. Das Nähere wird durch Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt, in denen die Mittelverteilung bis zum 31.12.1997 unter Berücksichtigung der erbrachten Betriebsleistungen (Zug-Kilometer) festzulegen ist. Nach Anhörung der Aufgabenträger ist der Verteilungsschlüssel ab 01.01.1998 neu festzusetzen.</p> <p>(2) Die Gesamthöhe der Zuwendungen ergibt sich aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Revisionsregeln. a) Bis zum 31.12.1997 sind diese Mittel zur Förderung der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/1994 zu sichern. Die Förderung wird durch abweichende Verkehrsleistungen nicht ausgeschlossen, wenn zumindest das bisherige Verkehrsangebot bestehen bleibt. Soweit Strecken der Deutschen Bundesbahn oder SPNV-Leistungen der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31.12.1997 von Gebietskörperschaften oder von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen worden sind oder werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/1994 teil.</p> <p>b) Nach diesem Zeitpunkt können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sofern zumindest das Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1993/1994 bestehen bleibt; 2. von Schienenersatzverkehr, um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen. 	<p>§ 11 Zuwendungen für den SPNV</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung eines angemessenen Verkehrsangebotes bestimmt sind. Das Nähere wird durch Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt, in denen die Mittelverteilung bis zum 31.12.1997 unter Berücksichtigung der erbrachten Betriebsleistungen (Zug-Kilometer) festzulegen ist. Nach Anhörung der Aufgabenträger ist der Verteilungsschlüssel ab 01.01.1998 neu festzusetzen.</p> <p>(2) Die Gesamthöhe der Zuwendungen ergibt sich aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Revisionsregeln. a) Bis zum 31.12.1997 sind diese Mittel zur Förderung der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/1994 zu sichern. Die Förderung wird durch abweichende Verkehrsleistungen nicht ausgeschlossen, wenn zumindest das bisherige Verkehrsangebot bestehen bleibt. Soweit Strecken der Deutschen Bundesbahn oder SPNV-Leistungen der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31.12.1997 von Gebietskörperschaften oder von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen worden sind oder werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/1994 teil.</p> <p>b) Nach diesem Zeitpunkt können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sofern zumindest das Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1993/1994 bestehen bleibt; 2. von Investitionen nach Maßgabe der Aufgabenträger zur Modernisierung und Rationalisierung der Fahrweg-Infrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs, wenn hierdurch finanzielle Mittel für zusätzliche Fahrleistungen im Schienenpersonennahverkehr freigesetzt werden. 	<p>§ 11 Abs. 2 b Satz 2 wird ersetzt durch eine Neuregelung, die eine Verwendung von Mitteln aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes für Schienenersatzverkehre ausschließt und stattdessen diese Mittel für gezielte Investitionsmaßnahmen in den SPNV öffnet. wird vorgeschlagen, den Förderatbestand "Schienenersatzverkehr" ersatzlos zu streichen und stattdessen eine Neuregelung zu schaffen, die eine Verwendung von Mitteln aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes für gezielte Investitionsmaßnahmen in den SPNV durch die Aufgabenträger gestattet. Förderungswürdig sein sollen Maßnahmen zur Modernisierung und Rationalisierung der Fahrweg-Infrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs, wenn hierdurch finanzielle Mittel für zusätzliche Fahrleistungen im Schienenpersonennahverkehr freigesetzt werden. Darunter sind z.B. folgende Förderatbestände zu verstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umstellung der Zugleit- und Zugsteuerungstechnik auf Signalisierten Zugleitbetrieb mit elektronischer Stellwerkstechnik - technische Sicherung oder Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge - Verbesserung des Gleisoberbaus und der Trassenführung zur Steigerung der Streckenhöchstgeschwindigkeit - Schaffung zweigleisiger Streckenabschnitte - Elektrifizierung von Strecken - Neubau von Streckenabschnitten, um Erschließungsmängel bestehender Trassen zu korrigieren.

<p>Entwurf der Landesregierung</p>	<p>dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen</p>	<p>Kommentar zu den Änderungsvorschlägen</p>
<p>§ 12 Investitionsförderung</p> <p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesfinanzhilfen sowie ergänzenden Landesmitteln nach Maßgabe des Haushaltsplanes. Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände sowie für öffentliche und private Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § 11 GVFG an der Förderung nach Maßgabe des Bundesprogrammes teil; Infrastrukturmaßnahmen der Bundesbusgesellschaften werden im Rahmen des Landesprogrammes gefördert.</p> <p>(2) Investitionen des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Gefördert werden können Vorhaben der Infrastruktur nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und f, Nr. 2 bis 4 GVFG. Die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG sowie die zum GVFG erlassenen Richtlinien gelten entsprechend. Neben den in Absatz 1 Satz 2 genannten Zuwendungsempfängern nehmen die Eisenbahnen des Bundes an der Förderung von Investitionen in die Infrastruktur teil, sofern es sich um Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden handelt und keine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundes schienenausbausgesetzes erfolgt.</p> <p>(3) Das Land gewährt ferner aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundes eigenen Eisenbahnen.</p>	<p>§ 12 Investitionsförderung</p> <p>(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesfinanzhilfen sowie ergänzenden Landesmitteln nach Maßgabe des Haushaltsplanes. Die Komplementärmittel des Landes werden in der Höhe des Haushaltsplanes 1995 garantiert und in den Folgejahren dynamisiert. Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände sowie für öffentliche und private Verkehrsunternehmen. Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § 11 GVFG an der Förderung nach Maßgabe des Bundesprogrammes teil; Infrastrukturmaßnahmen der Bundesbusgesellschaften werden im Rahmen des Landesprogrammes gefördert.</p> <p>(2) Investitionen des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Gefördert werden können Vorhaben der Infrastruktur nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und f, Nr. 2 bis 4 GVFG. Die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG sowie die zum GVFG erlassenen Richtlinien gelten entsprechend. Neben den in Absatz 1 Satz 2 genannten Zuwendungsempfängern nehmen die Eisenbahnen des Bundes an der Förderung von Investitionen in die Infrastruktur teil, sofern es sich um Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden handelt und keine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundes schienenausbausgesetzes erfolgt.</p> <p>(3) Das Land gewährt ferner aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundes eigenen Eisenbahnen.</p>	<p>Die Umschichtung von bisherigen GVFG-Mitteln in die Regionalisierungsmittel ab 1.1.1997 würde das Land formaljuristisch in die Lage versetzen, seine bisher auf diesen Anteil gezahlten Komplementärmittel ersatzlos zu streichen. Im Interesse einer finanziellen Besitzstandswahrung für den ÖPNV in NW wird eine Absicherung der Komplementärförderung auf dem Stand von 1995 zuzüglich Dynamisierung analog Regionalisierungsgesetz des Bundes für notwendig erachtet.</p>

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>(4) Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes werden unter Berücksichtigung der dort enthaltenen Anpassungs- und Revisionsregelungen in Verbindung mit Absatz 1 vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 bis 1996 gewährleisteten Fördervolumens sowie für zusätzliche Investitionen der Eisenbahnen des Bundes eingesetzt.</p> <p>(5) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium stellt auf der Grundlage des ÖPNV-Ausbauplanes jährlich fortzuschreibende Investitionsprogramme für die Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 auf.</p>	<p>(4) Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes werden unter Berücksichtigung der dort enthaltenen Anpassungs- und Revisionsregelungen in Verbindung mit Absatz 1 vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 bis 1996 gewährleisteten Fördervolumens sowie für zusätzliche Investitionen der Eisenbahnen des Bundes eingesetzt.</p> <p>(5) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium stellt auf der Grundlage des ÖPNV-Ausbauplanes jährlich fortzuschreibende Investitionsprogramme für die Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 auf.</p>	

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§ 13 Vorhaltekosten für Fahrzeuge</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG. Sie sind insbesondere für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden. Vorhaltekosten dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. Zuwendungen nach dieser Bestimmung sind ausgeschlossen, soweit eine Förderung von Fahrzeugen nach § 12 erfolgt.</p> <p>(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie aus deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von Sollkostensätzen sowie kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Für die Sollkostensätze können Kostensatzgruppen gebildet werden, die entsprechend den betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine Klassifizierung für den schienenengebundenen und den sonstigen ÖPNV sowie nach unterschiedlichen Verkehrsregionen ermöglichen. Die Sollkostensätze werden jährlich fortgeschrieben.</p> <p>(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 200 Millionen DM bereitgestellt. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.</p>	<p>§ 13 Vorhaltekosten für Fahrzeuge</p> <p>(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG. Sie sind insbesondere für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden. Vorhaltekosten dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden. Zuwendungen nach dieser Bestimmung sind ausgeschlossen, soweit eine Förderung von Fahrzeugen nach § 12 erfolgt.</p> <p>(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie aus deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von Sollkostensätzen sowie kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Für die Sollkostensätze können Kostensatzgruppen gebildet werden, die entsprechend den betrieblichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine Klassifizierung für den schienenengebundenen und den sonstigen ÖPNV sowie nach unterschiedlichen Verkehrsregionen ermöglichen. Die Sollkostensätze werden jährlich fortgeschrieben.</p> <p>(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 200 Millionen DM bereitgestellt. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.</p>	

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§ 14 Sonstige Förderung</p> <p>Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern</p> <p>a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht,</p> <p>b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder</p> <p>c) der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll.</p> <p>Die Gewährung von Fördermitteln nach den Buchstaben a und b und die Förderung der Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen oder der Beschaffung von Fahrzeugen schließen sich gegenseitig aus.</p> <p>(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; in diesen Fällen ist die Pauschale nach Maßgabe der Zweckverbandsatzung ganz oder teilweise weiterzuleiten. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.</p>	<p>§ 14 Sonstige Förderung</p> <p>Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern</p> <p>a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht,</p> <p>b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder</p> <p>c) der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll.</p> <p>Die Gewährung von Fördermitteln nach den Buchstaben a und b und die Förderung der Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen oder der Beschaffung von Fahrzeugen schließen sich gegenseitig aus.</p> <p>(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; in diesen Fällen ist die Pauschale nach Maßgabe der Zweckverbandsatzung ganz oder teilweise weiterzuleiten. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.</p>	

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>(1) Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 3, 13 und 14 Abs. 1. Sie sind ferner zuständig für die Gewährung der Pauschale nach § 14 Abs. 2.</p> <p>(2) Die Landschaftsverbände sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2.</p>	<p>§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>(1) Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 3, 13 und 14 Abs. 1. Sie sind ferner zuständig für die Gewährung der Pauschale nach § 14 Abs. 2.</p> <p>(2) Die Landschaftsverbände sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2.</p>	
<p>§ 16 Aufsicht</p> <p>(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.</p> <p>(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.</p> <p>(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.</p> <p>(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.</p> <p>(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.</p>	<p>§ 16 Aufsicht</p> <p>(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.</p> <p>(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.</p> <p>(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.</p> <p>(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.</p> <p>(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.</p>	

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen</p> <p>§ 17 Übergangsregelung</p> <p>(1) Bei Inkrafttreten dieser Vorschrift bestehende Verpflichtungen des Landes aus Grundverträgen, die mit Zweckverbänden abgeschlossen worden sind, bleiben für die vereinbarte Mindestlaufzeit bestehen. Für diesen Zeitraum entfällt eine Förderung der Zweckverbände und ihrer Mitglieder nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit §§ 13 und 14 Abs. 2.</p> <p>(2) Übersteigt die Förderung nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.</p> <p>(3) Übersteigen die Zuwendungen des Landes nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit den §§ 13 und 14 Abs. 2 die vertraglichen Leistungen und den nach § 17 Abs. 2 ermittelten Unterschiedsbetrag, so erhöht sich die Förderung des Landes zusätzlich um den verbleibenden Differenzbetrag.</p> <p>(4) Die Verwendung der Leistung nach den Absätzen 2 und 3 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.</p>	<p>Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen</p> <p>§ 17 Übergangsregelung</p> <p>(1) Bei Inkrafttreten dieser Vorschrift bestehende Verpflichtungen des Landes aus Grundverträgen, die mit Zweckverbänden abgeschlossen worden sind, bleiben für die vereinbarte Mindestlaufzeit bestehen. Für diesen Zeitraum entfällt eine Förderung der Zweckverbände und ihrer Mitglieder nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit §§ 13 und 14 Abs. 2.</p> <p>(2) Übersteigt die Förderung nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.</p> <p>(3) Übersteigen die Zuwendungen des Landes nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit den §§ 13 und 14 Abs. 2 die vertraglichen Leistungen und den nach § 17 Abs. 2 ermittelten Unterschiedsbetrag, so erhöht sich die Förderung des Landes zusätzlich um den verbleibenden Differenzbetrag.</p> <p>(4) Die Verwendung der Leistung nach den Absätzen 2 und 3 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.</p>	

Entwurf der Landesregierung	dito mit Änderungsvorschlägen der Landtagsfraktion BÜNDNIS90/Die Grünen	Kommentar zu den Änderungsvorschlägen
<p>§ 18 Inkrafttreten</p> <p>(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.</p> <p>(2) Die §§ 3, 4, 6, 8, 9, 10, Abs. 1 Nr. 1 und 5, § 10 Abs. 2 bis 4, §§ 11 und 14 Abs. 2, §§ 15 und 17 treten am 01.01.1996 in Kraft.</p> <p>(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 01.01.1997 in Kraft.</p>	<p>§ 18 Inkrafttreten</p> <p>(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.</p> <p>(2) Die §§ 3, 4, 6, 8, 9, 10, Abs. 1 Nr. 1 und 5, § 10 Abs. 2 bis 4, §§ 11 und 14 Abs. 2, §§ 15 und 17 treten am 01.01.1996 in Kraft.</p> <p>(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 01.01.1997 in Kraft.</p>	