



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Günter Langen
MdL

Vorsitzender des Arbeitskreises
Verkehrspolitik der CDU-Fraktion

40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43
Tel. 0211 - 884 2347 oder
Tel. 0211 - 884 2351
Fax 0211 - 884 3339

25.01.1995

An den
Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Herrn Hans Jaax

- im Hause -

nachrichtlich: Herrn Harald Holler

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

VORLAGE
11/3617

A. U.

Sehr geehrter Herr Jaax,

anbei übersende ich Ihnen - wie vereinbart - den Änderungsantrag der CDU-Landtagsfraktion Nordrhein-Westfalen zum Gesetzentwurf der Landesregierung "Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)" Drs. 11/7847, der in der nächsten Verkehrsausschußsitzung am 9. Februar 1995 beraten werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Günter Langen

Anlage

A. Ulrich Brombach

i. A. Ulrich Brombach

Landtag Nordrhein-Westfalen
11. Wahlperiode

24.01.1995

Änderungsantrag

der Fraktion der CDU

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7847

**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonen-
nahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen
Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Die am 1.1.1994 eingeleitete Bahnreform führt zu einer Übertragung verkehrlicher Aufgaben des Bundes im Nah- und Regionalverkehr der bisherigen deutschen Bahnen auf die Länder. Damit geht am 1.1.1996 die Bestellerverantwortung im Schienenpersonennahverkehr der DB AG an das Land Nordrhein-Westfalen. Der Bund stattet die Länder mit entsprechenden Mitteln (Regionalisierungsmittel) aus.

Ziel ist es, die nun gewonnene Planungs-, Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr in regionale Kompetenz zu überführen. Die Regionalisierung bietet deutliche Chancen für attraktive Verkehrsangebote im ÖPNV insgesamt sowie für mehr Wirtschaftlichkeit und Kostenminimierung. Darüber hinaus muß durch eine Regionalisierung mehr Subsidiarität und damit Bürger- und Kundennähe gewonnen werden.

Der Gesetzentwurf der Landesregierung "Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW" (Drs. 11/7847) ist in weiten Teilen nur eine Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs. Die Weiterentwicklung des sonstigen öffentlichen Personennahverkehrs wird in diesem Gesetz nicht gleichrangig geregelt. Man gewinnt vielmehr den Eindruck, daß das Land sich im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes aus seiner bisherigen ordnungs- wie finanzpolitischen Verpflichtung gegenüber dem ÖPNV verabschieden will. Der vorliegende Änderungsantrag zum Gesetzentwurf der Landesregierung verbindet daher die nicht unerheblichen ÖPNV-Mittel des Landes mit den Regionalisierungsmitteln, um zu einem stimmigen ÖPNV-Finanzierungskonzept des Landes Nordrhein-Westfalens zu kommen.

Im wesentlichen werden im Änderungsantrag folgende Tatbestände neu geregelt:

1. Klarstellende Regelungen, daß der ÖPNV in allen Landesteilen (also auch im ländlichen Raum) gleichwertig auszubauen ist.
2. Die generelle Anordnung, daß Pflichtzweckverbände gebildet werden müssen, wird zurückgenommen. Die Wahl der Rechtsform der regionalen Verkehrskooperationen bleibt den Aufgabenträgern (kreisfreie Städte, Kreise, große kreisangehörige Gemeinden) überlassen. Die Kooperationsräume werden nicht mehr vorgegeben.
3. Aufgabenträger sind in Zukunft nicht nur kreisfreie Städte und Kreise, sondern auch große und mittlere kreisangehörige Städte, welche ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen Unternehmen wesentlich beteiligt sind. Die Stellung der Gemeinden im Ortsverkehr wird gerstärkt.
4. Bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs wird das Land in die Pflicht genommen. Das Land soll seine bisherige Investitionsförderung für den öffentlichen Personennahverkehr auch in Zukunft beibehalten.
5. Zur Bildung der regionalen Verkehrskooperationen werden den Aufgabenträgern Mittel zugewiesen.
6. Bei der Aufstellung von ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan sowie bei der Finanzplanung und der Mittelvergabe wird der Landtag beteiligt.

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

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt. Allgemeine Regelungen

- § 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
§ 2 Grundsätze

Zweiter Abschnitt. Zuständigkeiten

- § 3 Aufgabenträger
§ 4 Kreisangehörige Gemeinden
§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse
§ 6 Überregionale Verkehrsangebote

Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen

- § 7 ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan
§ 8 Nahverkehrsplan
§ 9 Aufstellungsverfahren

Vierter Abschnitt. Finanzierung

- § 10 Allgemeines
§ 11 Zuwendungen für den SPNV
§ 12 Investitionsförderung
§ 13 Vorhaltekosten für Fahrzeuge
§ 14 Sonstige Förderung
§ 15 Zuständigkeiten
§ 16 Aufsicht

Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen

- § 17 Übergangsregelung
§ 18 Inkrafttreten

Änderungen CDU-Landtagsfraktion NRW

Gesetz zur Änderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (ÖPNV- und Regionalisierungsgesetz NW)

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt. Allgemeine Regelungen

- § 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
§ 2 Grundsätze

Zweiter Abschnitt. Zuständigkeiten

- § 3 Aufgabenträger
§ 4 Zusammenschluß von Aufgabenträgern
§ 5 Überregionale Verkehrsangebote

Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen

- § 6 ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan
§ 7 Regionaler Nahverkehrsplan
§ 8 Aufstellungsverfahren

Vierter Abschnitt. Finanzierung

- § 9 Allgemeine Grundsätze
§ 10 Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen
§ 11 Investitionsförderung für Fahrzeugbeschaffung
§ 12 Zuwendungen für den SPNV
§ 13 Kooperationsförderung
§ 14 Sonstige Förderung des ÖPNV
§ 15 Zuständigkeiten
§ 16 Aufsicht

Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen

- § 17 Übergangsregelung
§ 18 Inkrafttreten

Änderungen CDU-Landtagsfraktion NRW

Erster Abschnitt. Allgemeine Regelungen

§ 1

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

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

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

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

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

§ 1

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

ohne Änderung

ohne Änderung

ohne Änderung

ohne Änderung

§ 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 absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

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

(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.

Änderungen CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 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 des absehbaren Verkehrsbedarfs, der Sozialverträglichkeit und den Erfordernissen des Umweltschutzes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

ohne Änderung

(3) In allen Teilen des Landes ist eine gleichwertige Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche, angemessene und nutzerfreundliche Tarife, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

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

(4) Der ÖPNV ist gleichwertig auszubauen.

- a) Dabei soll in den Verdichtungs- räumen die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zu kommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt, und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt.
- b) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur, ist die Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sicherzustellen. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihrer zentralörtlichen Verflechtung sicherzustellen.

Um eine bessere Koordination mit dem Individualverkehr zu erreichen, ist die Netzverknüpfung durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteiganlagen (Park + Ride, Bike + Ride) sicherzustellen.

(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.

(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.

(9) Den Belangen von Frauen ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

§ 2 Absatz 5 wird ersatzlos gestrichen.

§ 2 Absatz 6 wird § 2 Absatz 5

§ 2 Absatz 7 wird § 2 Absatz 6.

§ 2 Absatz 8 wird § 2 Absatz 7

(8) Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

Zweiter Abschnitt. Zuständigkeiten

§ 3

Aufgabenträger

(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.

(2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auferlegung 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).

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

(9) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und den Belangen der Nutzer sowie zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

§ 3

Aufgabenträger

(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise, kreisfreien Städte und der großen und mittleren kreisangehörigen Städte, welche ein eigenes ÖPNV-Unternehmen im Sinne des § 1 Absatz 2 oder 3 betreiben oder an einem solchen Unternehmen wesentlich beteiligt sind. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.

ohne Änderung

§ 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.

§ 5

Überörtliche Zusammenschlüsse

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

10

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 4 wird gestrichen.

§ 4 Absatz 1 wird § 3 Absatz 3:

(3) 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 von regionalen Verkehrskooperationen (Zusammenschluß von Aufgabenträgern) bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern.

§ 4 Absatz 2 wird § 3 Absatz 4:

(4) Im Nachbarortsverkehr kann der Kreis einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben.

§ 4 Absatz 3 wird § 3 Absatz 5:

(5) Bei Entscheidungen des Kreises sind die betroffenen Gemeinden zu beteiligen.

§ 4 Absatz 4 wird § 3 Absatz 6:

(6) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 4 Abs. 3 Satz 3 auf regionale Verkehrskooperationen (Zusammenschluß von Aufgabenträgern) übertragen hat, gelten die Absätze 3 und 4 entsprechend.

§ 5 wird § 4

§ 4

Zusammenschluß von Aufgabenträgern

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Aufgabenträger regionale Verkehrskooperationen. Die vorhandenen Kooperationsräume sollen berücksichtigt werden.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

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

(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.

(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.

(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.

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

(2) Die Wahl der Rechtsform der regionalen Verkehrskooperationen bleibt den Aufgabenträgern überlassen.

(3) Der regionalen Verkehrskooperation ist mindestens die Entscheidung über die Planung, Organisation und die Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Sie hat auf die Bildung eines koordinierten Verkehrsangebots mit dem Ziel eines Gemeinschaftstarifes und einheitlichen Beförderungsbedingungen im ÖPNV hinzuwirken. Die Mitglieder können weitere Aufgaben auf die regionale Verkehrskooperation übertragen.

(4) Entscheidungen der regionalen Verkehrskooperation, die sich nur im Gebiet eines Mitglieds auswirken, haben im Einvernehmen zu erfolgen.

(5) Kommen regionale Verkehrskooperationen bis spätestens 30.09.1995 entsprechend den Anforderungen dieses Gesetzes nicht zustande, kann die Landesregierung im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluß von Vereinbarungen über die Bildung einer Verkehrskooperation setzen.

(6) Kommen die Vereinbarungen innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Landesregierung die erforderlichen Anordnungen treffen.

§ 6

Überregionale Verkehrsangebote

(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer Zweckverbände berühren, 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.

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

(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von Übergangstarifen 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 abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 6 wird § 5

§ 5

Überregionale Verkehrsangebote

(1) Bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des SPNV, die das Gebiet mehrerer regionaler Verkehrskooperationen berühren, haben die beteiligten regionalen Verkehrskooperationen zusammenzuarbeiten. Kommt eine Zusammenarbeit nicht zustande, hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf eine Zusammenarbeit hinzuwirken. Das Ministerium kann eine beteiligte regionale Verkehrskooperation ermächtigen, kooperationsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 10 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.

(2) Benachbarte regionale Verkehrskooperationen können einer regionalen Verkehrskooperation mit deren Einvernehmen einzelne Angelegenheiten übertragen.

(3) Die regionalen Verkehrskooperationen sollen auf die Bildung von Übergangstarifen hinwirken.

ohne Änderung

Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen

§ 7

ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan

(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.

(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.

(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.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 7 wird § 6

§ 6

ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan

(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 unter Beteiligung der Aufgabenträger und der regionalen Verkehrskooperationen und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV einen flächendeckenden Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) für das Land NRW auf. Der Landtag beschließt über den Bedarfsplan. Er umfaßt die langfristigen Planungen für die Schieneninfrastruktur und andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren ist durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium der Bedarfsplan fortzuschreiben.

(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Nach jeweils fünf Jahren wird der Ausbauplan fortgeschrieben, wobei auch die in diesem Plan enthaltenen, aber noch nicht realisierten Maßnahmen zu überprüfen sind.

(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 § 11 Abs. 3.

§ 8

Nahverkehrsplan

(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.

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

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und 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 Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 8 wird § 7

§ 7Regionaler Nahverkehrsplan

(1) Die regionalen Verkehrskooperationen stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen regionalen 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.

(2) Bei der Erstellung des regionalen Nahverkehrsplans, sind die sonstigen Nahverkehrsplanungen zu beachten.

(3) In den regionalen 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 regionalen Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die gemeinschaftlichen Beförderungsbedingungen und Tarifstrukturen zu enthalten und weiter zu entwickeln.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 9 wird § 8

§ 8

Aufstellungsverfahren

(1) Der regionale Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinde nach § 3 Abs. 3 oder 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich.

ohne Änderung

(3) Benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für regionale Verkehrs Kooperationen.

(4) Über den regionalen Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 7 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

ohne Änderung

§ 9

Aufstellungsverfahren

(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.

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

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

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

(5) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

Vierter Abschnitt. Finanzierung

§ 10

Allgemeines

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt

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.

(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

§ 10 wird § 9

§ 9Allgemeine Grundsätze

(1) Die Finanzverantwortung für den ÖPNV obliegt den Aufgabenträgern. Das Land gewährt den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Zuwendungen für

- a) Investitionen in Bau und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV,
- b) die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
- c) die Finanzierung der Betriebskosten des SPNV,
- d) die Förderung von Kooperationen der Aufgabenträger,
- e) die allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.

(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV und SPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemißt sich nach §§ 5 ff. Regionalisierungsg/Bund, dem Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG), nach diesem Gesetz sowie nach Maßgabe des Landeshaushalts. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Aufgabenträger in voller Höhe weitergeleitet. Das Land stellt Landesmittel für den ÖPNV insbesondere bereit für:

1. die ergänzende Förderung nach dem GVFG,
2. die Kooperationsförderung,
3. Ausgleichsleistungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz,
4. Ausgleichsleistungen nach § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetz.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weitergeleitet.

(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.

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 11

Zuwendungen für den SPNV

(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.

(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

ohne Änderung

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium stellt im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags einen Finanzierungsplan auf und erläßt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium die zur Durchführung des 4. Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 11 wird § 10

§ 10Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesfinanzhilfen sowie aus ergänzenden Landesmitteln gemäß Abs. 2.

(2) Die ergänzenden Landesmittel betragen im Regelfall

- für ÖPNV-Vorhaben, deren Förderhöhe sich nach § 4 Abs. 1 Satz 1 GVFG bemißt, 15 % und

- für ÖPNV-Vorhaben, deren Förderhöhe sich nach § 4 Abs. 1 Satz 2 GVFG bemißt, 30 %.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

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.

b) Nach diesem Zeitpunkt können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung

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.

§ 12

Investitionsförderung

(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;

(3) Die in Abs. 2 genannten Regelsätze können überschritten werden, sofern dies im Hinblick auf die besondere verkehrspolitische Bedeutung des Vorhabens erforderlich ist, und das Vorhaben andernfalls wegen der strukturellen Schwäche des betroffenen Gebiets oder der Belastungen der Aufgabenträger nicht verwirklicht werden kann.

(4) Der Bau und Ausbau von Schienenwegen und die Ersatzinvestitionen in Bahnanlagen wird für die Eisenbahnen des Bundes vorrangig nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz gefördert. Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden nach Maßgabe eines Förderprogramms des zuständigen Ministeriums im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß gefördert, bis der Landtag weitergehende gesetzliche Regelungen trifft.

(5) Für Investitionen, die nicht nach dem GVFG gefördert werden, stellt das Land aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsg/Bund mindestens 100 Mio. DM zur Verfügung. Dieser Betrag erhöht sich jeweils entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregeln des Regionalisierungsg/Bund. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt eine Richtlinie, die das Nähere regelt.

§ 12 wird § 11

§ 11Investitionsförderung für Fahrzeugbeschaffung

(1) Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsg/Bund fördert das Land die Beschaffung von Fahrzeugen des SPNV und des ÖPNV.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

Infrastrukturmaßnahmen der Bundesbusgesellschaften werden im Rahmen des Landesprogrammes gefördert.

(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 Bundesschienenwegeausbaugesetzes erfolgt.

(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 nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

(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.

(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.

(2) Für die Beschaffung von Fahrzeugen des SPNV stellt das Land jährlich mindestens 100 Mio. DM bereit.

(3) Für die Beschaffung von Fahrzeugen des übrigen ÖPNV stellt das Land jährlich mindestens 250 Mio. DM bereit.

(4) Die in Absatz 2 und 3 genannten Beträge erhöhen sich jeweils entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsg/Bund. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt eine Richtlinie, die das Nähere regelt.

§ 13

Vorhaltekosten für Fahrzeuge

(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.

(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 schienengebundenen und den sonstigen ÖPNV sowie nach unterschiedlichen Verkehrsregionen ermöglichen. Die Sollkostensätze werden jährlich fortgeschrieben.

(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.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 13 wird § 12

§ 12Zuwendungen für den SPNV

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebotes bestimmt sind. Die Gesamthöhe der Zuwendungen ergibt sich aus § 8 Abs. 1 Regionalisierungsg/Bund. Die Mittel erhöhen sich entsprechend den dort vorgesehenen Anpassungs- und Revisionsregeln.

Nach Anhörung der Aufgabenträger ist der Verteilschlüssel ab 1.1.98 durch den Landtag neu festzulegen.

(2) Bis zum 31. Dezember 1997 sind diese Mittel zur Förderung der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 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. Dezember 1997 von Gebietskörperschaften oder von öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen worden sind oder werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/94 teil.

(3) Ab dem 1. Januar 1998 können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung

- a) von öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sofern sie Verkehrsleistungen im SPNV erbringen,
- b) von Schienenersatzverkehren, um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu bewirken. Sofern bei der Umstellung auf Schienenersatzverkehr Mittel eingespart werden, verbleiben diese beim Aufgabenträger mit der Maßgabe, sie zu weiteren Verbesserung des ÖPNV zu verwenden.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 13

Kooperationsförderung

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern aus Landesmitteln Zuwendungen zum Ausgleich von Kostendeckungsfehlbeträgen, die bei der Bildung von regionalen Verkehrskooperationen entstehen.

(2) Das Land erstattet die kooperationsbedingten Mehraufwendungen, die aufgrund

= der Tarifharmonisierung und Durchtarifizierung sowie

= des erhöhten Verwaltungsaufwandes entstehen.

§ 14

Sonstige Förderung

(1) Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern

- a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht,
- b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder
- c) der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll.

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.

(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 Zweckverbandssatzung ganz oder teilweise weiterzuleiten. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

§ 14

Sonstige Förderung des ÖPNV

Aus den verbleibenden Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsg/Bund gewährt das Land den Aufgabenträgern Zuwendungen zur Förderung der Verbesserung des Leistungsangebots im SPNV und ÖPNV. Die Art und der Umfang der Förderung regelt das zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags.

(2) Kreise, kreisfreie Städte und regionale Verkehrskooperationen erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung zur Verbesserung des Leistungsangebotes und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf regionale Verkehrskooperationen übertragen. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und regionale Verkehrskooperationen ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

§ 15

Zuständigkeiten

(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.

(2) Die Landschaftsverbände sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2.

§ 16

Aufsicht

(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.

(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.

(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.

(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.

(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.

§ 15

Zuständigkeiten

(1) Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen nach den §§ 11 Abs. 1-3, 12, 14. Sie sind ferner zuständig für die Gewährung der Zuwendungen nach § 13.

(2) Die Landschaftsverbände sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen nach § 10.

ohne Änderung

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen

§ 17

Übergangsregelung

(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.

(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.

(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.

(4) Die Verwendung der Leistung nach den Absätzen 2 und 3 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.

§ 18

Inkrafttreten

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

§ 17

Übergangsregelung

(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 des Verkehrsunternehmens in diesen Zweckverbänden und ihrer Mitglieder nach § 11 Abs. 3.

(2) Übersteigt die Förderung nach § 11 Abs. 3 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.

(3) Die Verwendung der Leistung nach dem Absatz 2 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.

Absatz 4 entfällt.

§ 18

Inkrafttreten

(1) Die §§ 1, 2, 4, 6 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

Änderungen der CDU-Landtagsfraktion NRW

(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.

(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 01.01.1997 in Kraft.

(2) Die §§ 3, 5, 7, 8, 9, 10 Abs. 1 bis 4, 12, 13, 14, 15 und 17 treten am 01.01.1996 in Kraft.

(3) § 10 Abs. 5 und § 11 treten am 01.01.1997 in Kraft.

Anlage zu § 5 Abs. 1

Kooperationsraum 1

Stadt Bochum
Stadt Bottrop
Stadt Dortmund
Stadt Düsseldorf
Stadt Duisburg
Ennepe-Ruhr-Kreis
Stadt Essen
Stadt Gelsenkirchen
Stadt Hagen
Stadt Herne
Stadt Krefeld
Kreis Mettmann
Stadt Mönchengladbach
Stadt Mülheim a.d. Ruhr
Kreis Neuss
Stadt Oberhausen
Kreis Recklinghausen
Stadt Remscheid
Stadt Solingen
Kreis Viersen
Stadt Wuppertal

Kooperationsraum 2

Stadt Bonn
Erftkreis
Kreis Euskirchen
Stadt Köln
Stadt Leverkusen
Oberbergischer Kreis
Rhein-Sieg-Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis

Anlage entfällt

Kooperationsraum 3

Stadt Aachen
Kreis Aachen
Kreis Düren
Kreis Heinsberg

Kooperationsraum 4

Stadt Hamm
Hochsauerlandkreis
Märkischer Kreis
Kreis Soest
Kreis Unna

Kooperationsraum 5

Kreis Borken
Kreis Coesfeld
Stadt Münster
Kreis Steinfurt
Kreis Warendorf

Kooperationsraum 6

Stadt Bielefeld
Kreis Gütersloh
Kreis Herford
Kreis Lippe
Kreis Minden-Lübbecke

Kooperationsraum 7

Kreis Höxter
Kreis Paderborn

Kooperationsraum 8

Kreis Olpe
Kreis Siegen-Wittgenstein

Kooperationsraum 9

Kreis Kleve
Kreis Wesel