

schweine, die ausschließlich und direkt aus anerkannten Zuchtunternehmen oder Zuchtverbänden oder von Betrieben, die mit den anerkannten Zuchtunternehmen oder Zuchtverbänden in Fragen der Hygiene vergleichbar sind, bezogen werden.

#### b) Zuchtbetriebe

Der Bezug von Zuchtschweinen erfolgt ausschließlich und direkt von anerkannten Zuchtunternehmen oder Zuchtverbänden oder von Betrieben, die mit den anerkannten Zuchtunternehmen oder Zuchtverbänden in Fragen der Hygiene vergleichbar sind.

#### c) Mastbetriebe

Der Bezug aller im Beitragsjahr eingestellten Nutzscheine erfolgt ausschließlich und direkt aus insgesamt höchstens drei Schweinebeständen (auch Systemferkel- und spezialisierte Ferkelaufzuchtbetriebe). Die eingestellten Nutzscheine dürfen, insbesondere auch beim Transport, keinen Kontakt mit Schweinen anderer Bestände gehabt haben.

#### d) Kombinierte Zucht- und Mastbetriebe

Für den Zuchtbestand wird die Bedingung nach Buchstabe b) und für den Mastbestand nach Buchstabe c) erfüllt.

Die Verpflichtungserklärung muss bis zum 31. Januar 2003 bei der Tierseuchenkasse eingegangen sein. Verspätet abgegebene Verpflichtungen bleiben unberücksichtigt. Im Schadensfall ist die Einhaltung der Verpflichtung durch die Vorlage von Dokumenten nachzuweisen; hinsichtlich der Verpflichtung nach Buchstabe c), beim Transport keinen Kontakt mit Schweinen aus anderen Beständen zuzulassen, genügt als Nachweis die Vorlage einer entsprechenden schriftlichen Vereinbarung mit dem Transporteur.

Die Vergleichbarkeit in Fragen der Hygiene nach den Buchstaben a) und b) wird von dem Untersuchungszentrum der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe oder dem Tiergesundheitsamt der Landwirtschaftskammer Rheinland auf Antrag festgestellt. Anträge auf Vergleichbarkeit für das Beitragsjahr 2003 sind bis zum 1. Dezember 2002 bei diesen Stellen einzureichen.

(4) Bei Rindern wird für Bestände mit mehr als 1 Rind ein Bonus von 1,50 € je Tier auf den Gesamtbeitrag für Rinder gewährt, wenn der Tierbesitzer sich verpflichtet, eine oder mehrere der folgenden Bedingungen im Beitragsjahr zu erfüllen:

#### a) Zuchtbetriebe

Bis zum 31. Januar 2003 wird beim zuständigen Veterinäramt eine Erklärung entsprechend Anlage 1 der Leitlinien des Landes Nordrhein-Westfalen für den Schutz von Rinderbeständen vor einer Infektion mit dem Virus der Bovinen Virusdiarrhoe/Mucosal Disease und für die Sanierung infizierter Rinderbestände (BVD-Leitlinien) vom 14. Januar 1999 (MBL NRW, S. 209) abgegeben und

- die in den BVD-Leitlinien vorgesehenen Impfungen werden tatsächlich durchgeführt und
- den weiteren Verpflichtungen aus den BVD-Leitlinien während des gesamten Beitragsjahres wird nachgekommen.

#### b) Mastbetriebe

In den Mastbestand werden im Beitragsjahr ausschließlich Tiere eingestallt, die von einer Bescheinigung über die BVD-Freiheit oder BVD-Unverdächtigkeit gemäß Anlage 2 der Leitlinien des BML für den Schutz von Rinderbeständen vor einer Infektion mit dem Virus der Bovinen Virusdiarrhoe/Mucosal Disease und für die Sanierung infizierter Rinderbestände (BAnz. vom 20. Januar 1998, S. 1474) begleitet sind.

#### c) Kombinierte Zucht- und Mastbetriebe

Für den Zuchtbestand wird die Bedingung nach Buchstabe a) und für den Mastbestand nach Buchstabe b) erfüllt. Für den Mastbestand gilt die Bedingung nach Buchstabe b) auch als erfüllt, wenn Nutz-

rinder aus dem eigenen Zuchtbestand eingestallt und für diesen die Bedingungen nach Buchstabe a) erfüllt werden.

Die Verpflichtungserklärung muss bis zum 31. Januar 2003 bei der Tierseuchenkasse eingegangen sein. Verspätet abgegebene Verpflichtungen bleiben unberücksichtigt. Im Schadensfall ist die Einhaltung der Verpflichtung durch die Vorlage von Dokumenten nachzuweisen.

(5) Das Beitragsjahr ist das Kalenderjahr 2003.

### § 3

In-Kraft-Treten.  
Außer-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2003 in Kraft. Gleichzeitig tritt die TSK-BeitragsVO 2002 vom 5. Oktober 2001 (GV. NRW. S. 110) außer Kraft; diese Verordnung ist weiter für Beitragsforderungen aus dem Jahr 2002 anzuwenden.

Düsseldorf, den 26. November 2002

Die Ministerin  
für Umwelt, und Naturschutz,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Bärbel Höhn

– GV. NRW. 2002 S. 649.

## 93

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

Vom 17. Dezember 2002

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

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

#### Artikel 1

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), zuletzt geändert durch Artikel II Nr. 5 des Gesetzes vom 19. Dezember 2001 (GV. NRW. S. 876), wird wie folgt geändert:

1. Die amtliche Bezeichnung wird wie folgt gefasst:  
„Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)“
2. § 1 wird wie folgt geändert:  
In Absatz 3 wird folgender Satz 2 eingefügt:  
„SPNV im Sinne dieses Gesetzes ist auch der ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird.“
3. § 2 wird wie folgt geändert:  
a) In Absatz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:  
„Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.“

- b) In Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „Zusammenarbeit“ die Wörter „des Landes.“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 wird in Satz 2 das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Tarife“ die Wörter „durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards“ eingefügt.
- d) In § 2 Abs. 4 Satz 1 wird der Satzteil „In den Verdichtungsgebieten“ durch den Satzteil „In allen Landesteilen“ ersetzt.
- e) § 2 Abs. 4 Satz 3 wird wie folgt formuliert:  
„Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.“
- f) In § 2 Abs. 8 wird nach den Wörtern „Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.“ der Satzteil „im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz“ eingefügt.
- g) § 2 Abs. 9 wird wie folgt neu formuliert:  
„Den Belangen von Frauen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.“
4. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:  
„Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination“
- b) In Absatz 1 erhält Satz 2 folgende Fassung:  
„Hierbei sind die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Kooperationsräume zu berücksichtigen.“
- c) In Absatz 3 erhält Satz 2 folgende Fassung:  
„Er hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifes, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.“
- d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:  
„(5) Ist in einem Kooperationsraum ein den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechender Zweckverband nicht vorhanden, so kann die Bezirksregierung den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluss von Vereinbarungen über die Bildung eines Zweckverbandes setzen.“
5. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:  
„Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken“
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:  
„(1) Die Zweckverbände und das Land sollen zwecks Zusammenarbeit eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gründen. Diese Gesellschaft hat insbesondere die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV durch die Zweckverbände zu gewährleisten. Der Zweck der Gesellschaft kann auch auf die Beschaffung und die Vorhaltung von Fahrzeugen des SPNV erstreckt werden, die die Gesellschaft den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von SPNV-Verkehrsleistungen wettbewerbsneutral zur Verfügung stellen kann (Fahrzeugpool). Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium hat unabhängig von den Regelungen in
- den Sätzen 1 bis 3 auf eine Zusammenarbeit der Zweckverbände hinzuwirken. Das Ministerium kann einen Zweckverband ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote im Rahmen der nach § 11 zur Verfügung gestellten Mittel zu fördern.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:  
„(3) Die Zweckverbände sollen auf die Bildung von landesweiten Tarif- und landeseinheitlichen Beförderungsbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs hinwirken.“
6. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:  
„ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan“
- b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:  
„(1) Die Bedarfsplanung für den ÖPNV ist Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und wird nach Maßgabe des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung nach Anhörung der Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 5 durchgeführt.“
- c) Absatz 2 wird gestrichen.
- d) In Absatz 3 Satz 1 wird das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ durch das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ ersetzt.
- e) In Absatz 4 wird Satz 2 gestrichen.
7. § 8 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:  
„Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren.“
- b) Satz 2 des Absatzes 1 wird Satz 3.
- c) In Satz 3 des Absatzes 1 wird das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ durch das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ ersetzt.
- d) In § 8 Absatz 1 wird nach dem Wort „Umweltschutzes“ der Satzteil: „der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes“ eingefügt.
- e) In Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „Verknüpfungspunkten“ die Wörter „und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals“ eingefügt.
8. § 10 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden in Satz 1 nach dem Wort „Zuwendungen“ die Wörter „und Pauschalen“ eingefügt.
- b) In Absatz 1 wird in Satz 2 die Nummer 3 gestrichen.
- c) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 werden die Wörter „oder die Abgeltung der Vorhaltekosten“ gestrichen.
- d) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 werden nach dem Wort „Bundes“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach den Worten „nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ die Wörter „und der Magnetschwebbahnunternehmen“ eingefügt.
- e) In Absatz 3 werden nach dem Wortlaut „BGBl. I S. 2378“ die Wörter „... geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 (BGBl. I S. 632)“ eingefügt.
- f) In Absatz 3 werden die Wörter „des § 59 Abs. 3 Schwerbehindertengesetzes“ durch die Wörter „§ 145 Abs. 3 des Sozialgesetzbuches – Neuntes Buch – SGB IX“ ersetzt.
9. § 11 wird wie folgt gefasst:  
„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Finanzmitteln nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungs-

gesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahn und Magnetschwebbahnunternehmen zur Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebots sowie die Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV bestimmt sind. Die Förderung bestimmt sich nach den Folgeabsätzen. Näheres wird durch die Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 geregelt. Die Änderung dieser Verwaltungsvorschriften bedarf der Anhörung der Aufgabenträger nach § 5.

(2) Die Höhe der dem jeweiligen Zweckverband zukommenden Förderung ergibt sich aus dem SPNV-Finanzierungsplan. Der SPNV-Finanzierungsplan stellt das bedarfsgerechte SPNV-Angebot und den dafür notwendigen finanziellen Bedarf unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise sowie der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge fest. Die Betriebskostenzuschüsse für Magnetschwebbahnen werden entsprechend des landesweiten Durchschnitts der SPNV-Förderung ermittelt. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die auf Grundlage des ersten SPNV-Finanzierungsplans erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten. Bei der Festlegung des finanziellen Bedarfs bleiben tariflich bedingte und einnahmearbeitungsbedingte Erlösbesonderheiten, die der Aufgabenträger erwirkt hat, unberücksichtigt. Auf die Mittel, die danach auf die jeweiligen Aufgabenträger entfallen, werden die Zahlungen des Landes nach § 6a AEG (Artikel 8 § 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), geändert durch Gesetz vom 3. Mai 2000 [BGBl. I S. 632]) angerechnet.

(3) Der SPNV-Finanzierungsplan wird durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufgestellt. Die Aufstellung des Plans erfolgt unter Berücksichtigung der Nahverkehrspläne nach § 8 auf der Grundlage eines Vorschlags der gemeinsamen Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1. Er ist bei Bedarf fortzuschreiben.

(4) Die Förderung der Zweckverbände wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass diese von dem nach Absatz 2 festgestellten bedarfsgerechten Verkehrsangebot abweichende Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen, sofern der SPNV-Finanzierungsplan nichts anderes vorgibt.

(5) Die Zweckverbände können die ihnen nach Absätzen 1 bis 4 zustehenden Finanzmittel im Einzelfall mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums für die Förderung von Schienenersatzverkehren verwenden, soweit die übrigen Schienenverkehre auf der entsprechenden Strecke nicht beeinträchtigt werden. Die Entscheidung zur Umstellung auf Schienenersatzverkehre, die den Zuständigkeitsbereich mehrerer für den SPNV zuständigen Aufgabenträger betrifft, erfolgt einvernehmlich. Die Einrichtung oder die Umstellung auf Schienenersatzverkehre lässt die nach § 5 begründete Zuständigkeit unberührt. Über die konkrete Ausgestaltung ist Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach den §§ 3 und 4 herzustellen.

(6) Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallenden Zuwendungen an die Unternehmen weiter, die zu den SPNV-Leistungen beitragen. Dies geschieht unter Beachtung der im Zuwendungsbescheid enthaltenen Nebenbestimmungen, eigenen haushaltsrechtlichen Bindungen und gesetzlichen Vorgaben. Die Zweckverbände können ihnen verbleibende oder rückfließende Finanzmittel der gemeinsamen Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 zur Aufstockung der Förderung nach § 14 Abs. 1 zuleiten oder für andere Zwecke des ÖPNV verwenden."

10. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:  
„Infrastrukturförderung“

b) Absatz 1 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Zuwendungen sind bestimmt für Gemeinden, Kreise und Zweckverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für Eisenbahnen.“

c) Absatz 1 Satz 5 wird gestrichen.

d) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden darüber hinaus gefördert aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes; hiervon ausgenommen sind Infrastrukturinvestitionen für Magnetschwebbahnen. Gefördert werden können Neu- und Ausbau sowie die Modernisierung der Infrastruktur nach § 2 Abs. 3 AEG, § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) und f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie andere in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Abs. 4 genannte Maßnahmen. Die Mittel können auch als ergänzende Förderung zu einer Förderung nach der Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gewährt werden.“

e) Absatz 3 wird aufgehoben.

f) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Von den nach Absatz 1 bereitgestellten Mitteln, die auf das GVFG-Landesprogramm entfallen, sowie von den Mitteln nach Absatz 2 sind mindestens 50 v.H. für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen.“

11. § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 13

#### ÖPNV-Fahrzeugförderung

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG, soweit diese nicht ausschließlich dem SPNV dienen. Die Zuwendungen sind für die Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt. Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden.

(2) Die Vorhaltekosten umfassen die Aufwendungen je Betriebszweig aus Investitionen für Fahrzeuge sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung. Die Vorhaltekosten werden pauschaliert auf der Basis von kapazitäts- und leistungsbezogenen Parametern ermittelt. Von den jährlich zur Verfügung gestellten Fördermitteln werden 35,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen leistungsgemessener Fahrzeuge (Hochbahn, Stadtbahn, Straßenbahn, O-Bus) und 64,5 v.H. auf der Basis der Betriebsleistungen von Kraftfahrzeugen im ÖPNV an die Zuwendungsempfänger gewährt.

(3) Für diese Zuwendungen werden aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes jährlich mindestens 105 Millionen EUR bereitgestellt. Der Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.

(4) Die Zuwendungsempfänger dürfen im Jahr 2003 bis zu 50 von Hundert, im Jahr 2004 bis zu 40 von Hundert, im Jahr 2005 bis zu 25 von Hundert und im Jahr 2006 letztmalig bis zu 10 von Hundert der Gesamtzuwendung zur pauschalierten Abgeltung der Vorhaltekosten der Fahrzeuge im Sinne des Absatzes 1 verwenden.“

12. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden, wenn diese die gemeinsame Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs. 1 gegründet haben, eine

Zuwendung in Höhe von jährlich 12 Millionen EUR. Verteilungsmaßstab für diese Förderung ist die nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz des jeweiligen Jahres maßgebliche Einwohnerzahl des Zweckverbandsgebietes. Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallende Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen weiter.“

b) In Absatz 2 werden die Wörter „einer Million DM“ durch die Wörter „500.000 EUR“ sowie das Wort „Zuwendung“ durch das Wort „Pauschale“ ersetzt.

13. § 15 erhält folgende Fassung:

„Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen und Pauschalen nach den §§ 11 bis 14.“

14. § 16 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 wird das Wort „Oberkreisdirektor“ durch das Wort „Landrat“ ersetzt.

15. § 17 wird aufgehoben.

#### Artikel 2

Die Vorschriften dieses Gesetzes treten am 1. Januar 2003 in Kraft.

Düsseldorf, den 17. Dezember 2002

Die Landesregierung  
Nordrhein-Westfalen

(L. S.) Peer Steinbrück

Der Innenminister  
zugleich für den Finanzminister

Dr. Fritz Behrens

Der Minister  
für Verkehr, Energie und Landesplanung

Dr. Axel Horstmann