

93 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 07.03.1995

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

Vom 7. März 1995 ([Fn1](#))

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
Zuständigkeiten

§ 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

Fünfter Abschnitt
Schlußbestimmungen

§ 16 Aufsicht

§ 17 Übergangsregelung

§ 18 Inkrafttreten

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 Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.

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

§ 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, organisatorischen und wirtschaftlichen 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 Verkehrsverbünden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

(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 Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs 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 der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.

(9) 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, sowie von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV- Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch sonstige 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).

§ 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 haben ein oder mehrere Kreise einer oder mehrerer Gemeinden Aufgaben zu übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben und überörtliche Belange nicht entgegen stehen.

(3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises ist sicherzustellen, daß bei Entscheidung des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind. Entscheidungen des Kreises, die ausschließlich den Ortsverkehr betreffen, erfolgen im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde.

(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. (Anlage)

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

(3) Dem Zweckverband ist 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 ist sicherzustellen, 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. 9. 1995 kein den Anforderungen dieses Gesetz 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 einer Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung die erforderlichen Anordnungen treffen und die Verbandssatzung erlassen.

§ 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 Mitteln 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 Verkehrswesens zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.

Dritter Abschnitt

Zuständigkeiten

§ 7

ÖPNV-Bedarfsplan und 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 Aufgabenträger des § 3 Absatz 1 Satz 1 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) Bezüglich des Bedarfsplans gemäß Absatz 1 ist das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags herzustellen.

(3) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das zuständige Ministerium im Benehmen 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.

(4) 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.

§ 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 vorhandene Verkehrsstrukturen und 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 seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zufolgen und Abschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards 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.

§ 9

Aufstellungsverfahren

(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder 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 Unternehmen (§ 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.

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 die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weitergeleitet.

(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG, § 6 a 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 sowie im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 11 ([Fn2](#))
Zuwendungen für den SPNV

(1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern im Rahmen der Mittel gemäß § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes Zuwendungen, die für die Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV zur Sicherstellung des 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 1. 1. 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 dem Fahrplan 1993/1994 zu sichern. Die Förderung wird durch abweichende Verkehrsleistungen nicht ausgeschlossen, wenn zumindest das bisherige Verkehrsangebot besteht bleibt. Soweit SPNV-Leistungen nach Maßgabe des Fahrplans 1993/94 der Eisenbahnen des Bundes bis zum 31. 12. 1997 von Gebietskörperschaften oder von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen werden, nehmen sie an dieser Förderung auf der Grundlage des Fahrplans 1993/94 teil.
- b) Nach diesem Zeitpunkt können diese Mittel auch verwendet werden für die Förderung von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sofern zumindest das Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1 993/94 bestehen bleibt.

(3) Für die Jahre 1996 und 1997 werden die Zuwendungen für die Sicherstellung der Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 auf Strecken der Deutschen Bundesbahn, die von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen übernommen worden sind, aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes gewährt; ab dem Jahr 1998 bestimmt sich die Förderung nach Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1.

§ 12
Investitionsförderung

(1) Das Land gewährt Zuwendung zur Investitionsförderung für Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV aus den durch das GVFG bereitgestellten Bundesmitteln. Diese werden ergänzt durch Landesmittel, deren Höhe sich nach dem Jahresbetrag dieser Bundesfinanzhilfen unter Zugrundelegung der festgesetzten Fördersätze für die jeweiligen Fördergegenstände bemißt. Der jährliche Gesamtbetrag der ergänzenden Landesmittel beläuft sich auf mindestens 25 v. H. der Summe der Bundesfinanzhilfen gemäß Satz 1. 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 Bundesgesellschaften 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. 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 4 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 enthaltenden Anpassungs- und Revisionsregelungen in Verbindungen 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.

§ 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 soweit 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 Verkehrsgebieten 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 Revisionsregelung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes.

§ 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 1993/194 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 dem 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; jedoch leiten diese in den vorgenannten Fällen einen entsprechenden Anteil der Zuwendung an den Zweckverband weiter. Kommen Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

§ 15 (Fn4)

Zuständigkeiten

Die Bezirksregierungen sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 1 bis 3, 13 und 14 Abs. 1 und 2.

Fünfter Abschnitt

Schlußbestimmungen

§ 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.

§ 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 in Verbindung mit § 13.

(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) Die Verwendung der Leistung nach Absatz 2 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. ([Fn3](#))

(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 1. 1. 1996 in Kraft.

(3) § 10 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 sowie §§ 12, 13 und 14 Abs. 1 treten am 1. 1. 1997 in Kraft.

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen

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
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

Fn 1 GV. NW. 1995 S. 196, geändert durch Gesetz v. 2. 7. 1996 (GV. NW. S. 234), Artikel 8 d. 2. ModernG v. 9.5.2000 (GV. NRW. S. 462).

Fn 2 § 11 geändert durch Gesetz v. 2. 7. 1996 (GV. NW. S. 234); in Kraft getreten am 18. Juli 1996.

Fn 3 GV. NW. ausgegeben am 31. März 1995.

Fn 4 § 15 geändert d. Art. 8 d. Gesetzes v. 9.5.2000 (GV. NRW. S. 462); in Kraft getreten am 1. Januar 2001.