



## LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

---

**Stamnnorm**

Ausfertigungsdatum: 11.06.1996

# **Verwaltungsvorschrift zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz) RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr v. 11. 6.1996 - 635 - 50 - 61.22 <sup>1)</sup>**

---

251. Ergänzung - SMB1. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MB1. NRW. Nr. 79 einschl.) I

11. 6. 96 (1)

**Verwaltungsvorschrift  
zum Gesetz zur Regionalisierung  
des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs  
sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV  
(Regionalisierungsgesetz)  
RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand,  
Technologie und Verkehr v. 11. 6.1996 -  
635 - 50 - 61.22 <sup>1)</sup>**

Zu§I

## (Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)

Das Gesetz gilt für den gesamten ÖPNV einschließlich des SPNV.

Die Definition des ÖPNV in Absatz 2 entspricht der umfassenden Begriffsbestimmung des ÖPNV in § 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Sie hat den Zweck, eine eindeutige Zuweisung der einzelnen Verkehrsleistungen zum Nah- oder zum Fernverkehr zu ermöglichen und so eine klare Zuordnung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung treffen zu können. ÖPNV wird hierbei in erster Linie nach der überwiegenden Zweckbestimmung des eingesetzten Verkehrsmittels definiert. Für die Abgrenzung im Einzelfall ist auf eine bestimmte, im Fahrplan dargestellte Verkehrsleistung abzustellen.

Die Zuordnung eines Verkehrsmittels zum Nah- oder zum Fernverkehr wird in der Regel schon aufgrund der Zweckbestimmung durch das Verkehrsunternehmen möglich sein. Für Zweifelsfälle sieht die Vorschrift vor, daß die Zugehörigkeit zum ÖPNV aufgrund der tatsächlichen Nutzung des Verkehrsmittels festgestellt wird. Dabei zählen Beförderungen mit einer gesamten Reiseweite bis 50 km oder einer gesamten Reisezeit bis zu einer Stunde zum Nahbereich.

## Zu §2

### (Grundsätze)

§ 2 übernimmt wesentliche im Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) enthaltene Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Darüber hinaus werden in den Absätzen 6 bis 10 zusätzliche Grundsätze aufgestellt, die als Leitideen einer sozialen, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und am Wettbewerb orientierten Verkehrsgestaltung zu verstehen sind. Die Grundsätze des § 2 stellen den Aufgabenträger und dem Land Leitlinien für die Durchführung des Gesetzes und Abwägungskriterien für die Planung des ÖPNV zur Verfügung, ohne daß hierdurch Standards vorgegeben werden.

## Zu den §§ 3 bis 6

### (Aufgabenträger und Zuständigkeiten)

I Kreisangehörige Gemeinden können unter den Voraussetzungen der §§ 3 und 4 Aufgabenträger des ÖPNV sein oder im Ortsverkehr das vom Kreis/ Zweckverband bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern. Hierbei gilt:

1.1 Die Aufgabe des SPNV obliegt ausschließlich den Kreisen und kreisfreien Städten, die zur gemeinsamen Wahrnehmung dieser Aufgabe einen Zweck-

- verband bilden (§5). Kreisangehörige Gemeinden -auch solche im Sinne des § 3 Abs. I Satz 1 - sind nicht Aufgabenträger des SPNV.

1.2 Kreisangehörige Gemeinden, die Aufgabenträger nach § 3 Abs. I Satz 1 sind, zu Aufgabenträgern nach 64 Abs. I oder Abs. 2 werden oder das ÖPNV-Angebot im Sinne des § 4 Abs. I Satz 3 erweitern, planen, organisieren und gestalten den ÖPNV im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Sie stellen aber keine Nahverkehrspläne nach § 8 auf, sondern nehmen ihre Rechte insoweit im Beteiligungsverfahren nach § 9

• wahr. .-•' ' .

1.3 Eine wesentliche Beteiligung im Sinne des § 3 Abs. I Satz 1 liegt vor, wenn die Große oder Mittlere

kreisangehörige Stadt mehr als 50 v. H. der Anteile der Verkehrsgesellschaft hält. Dies gilt auch für den Fall einer mittelbaren Beteiligung.

1.4 Große und Mittlere kreisangehörige Städte sind die in der Verordnung zur Bestimmung der Großen, kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 Abs. 2 der Gemeinde-Ordnung für das Land Nordrhein-Westfalen aufgezählten Gemeinden.

1.5 Der Ortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. I umfaßt die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der gemeindlichen • Grenzen verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

1.6 Der Nachbarortsverkehr im Sinne des 64 Abs. 2 umfaßt die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der Grenzen der beteiligten' Gemeinden verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

1.7 Nachbarortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 2 kann auch von kreisangehörigen Gemeinden wahrgenommen werden, die unterschiedlichen Kreisen angehören. Absprachen über den Nachbarortsverkehr sind auch zwischen kreisangehörigen Gemeinden und kreisfreien Städten, benachbarten Kreisen und Großen und/oder Minleren kreisangehörigen Städten, die Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. I sind, möglich.

1.8 Überörtliche Belange im Sinne des § 4 Abs. I und 2 sind Belange verkehrlicher Art.

1.9 Bei Aufgabenübertragung nach § 4 Abs. I oder Abs. 2 sollen der Kreis und die betroffenen kreisangehörigen Gemeinden die Modalitäten des Fördererverfahrens nach § 13 abstimmen (vgl. Nr. 3 zu § 13). Zur Beibehaltung eines einheitlichen, für die Verkehrsunternehmen überschaubaren Förderverfahrens empfiehlt es sich, die Zuständigkeit zur Weiterleitung der Fördermittel dem Kreis zu belassen:

2 Kreise und kreisfreie Städte bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung einen Zweckverband (§ 5 Abs. 1). Zweckverbandsmitglieder können auch kreisangehörige Gemeinden sein. Die vorhandenen, in der Anlage zu dem Gesetz aufgeführten Kooperationsräume sind bei der Bildung der Zweckverbände zu berücksichtigen, enthalten aber für den Zuschnitt der Zweckverbände keine zwingenden Vorgaben.

1 / ..

Abweichungen können sich insbesondere aus den Verkehrsbeziehungen des SPNV ergeben.

2.1 Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in mehr als einem Zweckverband sein.

2.2 Der Gemeinschaftstarif ist der den Kooperationsraum umfassende und für alle dort tätigen Ver-, kehrsunternehmen einschließlich der öffentlichen Eisenbahnuntemehmen geltende Tarif. Gemeinschaftstarif und Übergangstarif sollen die tarifliche Durchlässigkeit zwischen ÖPNV und SPNV innerhalb eines Kooperationsraumes und zu den jeweiligen Nachbarkooperationsräumen

herstellen. Bei der Bildung des Übergangstarif es soll auf eine Annäherung der Tarif strukturen der Nachbarkooperationsräume hingewirkt .werden..

2.2.1 Der Zweckverband hat den Gemeinschaftstarif für den gesamten Bereich des Kooperationsraumes zu beschließen und auf die entsprechende Anwendung durch die Verkehrsuntemehmen hinzuwirken; die Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen wird hierdurch nicht berührt. ,

2.2.2 Der Zweckverband setzt die Anwendung des Ge-' meinschaftstarifes im Rahmen seiner Zuständigkeit durch Kooperation«-, Verkehrs- und sonstige Verträge um, öle mit den Verkehrsunternehmen abzuschließen sind. Die anderen Aufgabenträger schließen entsprechende Verträge in ihrem Zuständigkeitsbereich mit den Verkehrsunternehmen ab.

') MBI. NW. 1096 S. 1426, gelindert durch RdErl. v. 5.11.1997 (MBI. NW. 1998 S. 501), 3.12.1998 (MBI. NRW. 1998 S. 1374), 4.10. 2000 (MBI. NRW. 2000 S. 1573).

11. 6. 96 (1)

235. Ergänzung - SMB1. NW. - (Stand 1. 1. 1997 = MB1. NW. Nr. 86 einschl.)

QOO 2.2.3 Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 kann gekürzt oder wAw teilweise zurückgefordert werden, wenn

- der Zweckverband den Gemeinschaftstarif nicht beschließt oder einen beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt,
- der andere Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich den vom Zweckverband beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt.

Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 ist in der Regel zu kürzen oder teilweise zurückzufordern, wenn ernsthafte Bemühungen der Aufgabenträger zur Einführung des Gemeinschaftstarif es (z.B. anhand von Verkehrserhebungen,' Gutachten, konkreten Beratungsergebnissen, nachhaltigen Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen) nicht feststellbar sind. Zweckverbände, die zum 31. Dezember 1996 keinen Gemeinschaftstarif vorweisen, haben ihr Hinwirken auf Bildung des Gemeinschaftstarif es anhand einer Dokumentation der entsprechenden Vorbereitungshandlungen darzulegen. Die Pauschale ist in der Regel ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn der Gemeinschaftstarif nicht bis zum 31. Dezember 1998 bei den Verkehrsunternehmen eingeführt ist, es sei denn, die Aufgabenträger haben dies nicht zu vertreten. . .

2.3 Nummer 2.2 gilt für die Bildung und Umsetzung einheitlicher Beförderungsbedingungen entsprechend.

2.4 Der Zweckverband kann sich zur Vorbereitung und zur Umsetzung seiner Entscheidungen einer Managementeinheit bedienen. Hierbei kann es sich auch um eine Kapitalgesellschaft oder eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts handeln. Als Gesellschafter bieten sich der Zweckverband selbst, die anderen Aufgabenträger und/oder operativ tätige Verkehrsunternehmen an. Die gegenwärtig bestehenden Verkehrsgemeinschaften können die Managementfunktionen übernehmen.

3 Die nach § 6 erforderliche Zusammenarbeit der Zweckverbände kann z.B. folgende Formen haben:

3.1 Die Zweckverbände können eine kommunale Arbeitsgemeinschaft bilden, um die gemeinsamen Angelegenheiten zu beraten, ihre Entscheidungen Vorzubereiten und ihre Maßnahmen zu koordinieren. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft ist nicht rechtsfähig. Ihre Beschlüsse sind weder im Außenverhältnis noch gegenüber den einzelnen Arbeitsgemeinschaftsmitgliedern verbindlich.

3.2 Zweckverbände können Aufgaben im Sinne des § 6 durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf einen federführenden Zweckverband delegieren. Die Delegation kann die Übernahme der zu erfüllenden Aufgabe in die Zuständigkeit des federführenden Zweckverbandes zum Ziele haben oder sich auf eine Durchführung der Aufgabe durch den federführenden Zweckverband nach Maßgabe der Beschlüsse des delegierenden Zweckverbandes beschränken. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung ist schriftlich abzuschließen. Sie bedarf der aufsichtsbehördlichen Genehmigung und ist öffentlich bekanntzumachen.

3.3 Zweckverbände können zum Zwecke der Zusammenarbeit nach § 6 einen gemeinsamen Zweckverband gründen oder ihrerseits Mitglieder eines bereits nach § 5 gegründeten Zweckverbandes werden, dem die Aufgaben nach § 6 übertragen werden.

3.4 Zweckverbände können zum Zwecke der Zusammenarbeit nach § 6 gemeinsame Managemeintheiten gründen.

3.5 Zur Unterstützung der Zweckverbände bei der Organisation des SPNV, der Abstimmung einheitlicher Tarife, der Fahrzeugentwicklung, der Entwicklung der Infrastruktur und bei der Koordinierung der die Zweckverbands- sowie Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Verkehre und des Aufbaus eines integralen Taktfahrplans, kann eine beratende Institution eingerichtet werden.

#### Zu §7 (ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan)

1 Die Ausbauplanung für den ÖPNV erfolgt in mehreren Stufen.,

Auf der Ebene des Landes wird der langfristige Bedarf an Infrastrukturvorhaben (Ausbau/Neubau) auf der Grundlage der Bedarfsmeldungen der Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. I Satz I festgestellt (ÖPNV-Bedarfsplan); hierzu gehören auch die zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung gegründeten Zweckverbände.

Aus dem ÖPNV-Bedarfsplan wird unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzrahmens und der landes-verkehrspolitischen Zielsetzungen ein Vorhabenkatalog (ÖPNV-Ausbauplan) entwickelt, der die kurz- und mittelfristig zu verwirklichenden und damit vordringlich zu fördernden Vorhaben beinhaltet. Der ÖPNV-Ausbauplan umfaßt einen Zeitraum von fünf Jahren und gibt einen Ausblick auf die folgenden Jahre.

Unter Berücksichtigung der Haushaltsentscheidungen entwickelt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium in einer dritten Stufe die jährlich fortzuschreibenden mittelfristigen Förderprogramme für einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese umfassen neben den Infrastrukturvorha-

ben des Ausbauplans sonstige nicht ausbauplanrelevante Infrastrukturvorhaben (u.a. zentrale Omnibusbahnhöfe, Park-and-Ride-/Bike-and-Ride-Anlagen, Betriebshöfe und Werkstätten) und auch die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV. "

2 Die Vorhaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind bei der Erstellung der Nahverkehrspläne auf der kommunalen Ebene zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 1). Umgekehrt werden die Nahverkehrspläne im Sinne eines Gegenstromprinzips eine wesentliche Grundlage für die Feststellung des Investitionsbedarfs und die Erstellung des ÖPNV-Bedarfs- und ÖPNV-Ausbauplans sein. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird die Aufgabenträger vor der Bedarfsplanaufstellung auffordern, ihre Vorstellungen mitzuteilen und durch geeignete Unterlagen zu begründen. Die Aufgabenträger sollen hierzu auch die Vorstellungen der in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen ermitteln.

3 Der ÖPNV-Bedarfsplan wird von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags erstellt. Die Aufgabenträger werden bei der Planaufstellung angehört. Außerdem ist das Benehmen mit der Landes" Planungsbehörde herzustellen. Neben diesen verfahrensmäßigen Anforderungen enthält § 7 inhaltliche Vorgaben für die Bedarfssfeststellung. Die Verkehrsentwicklung sowie die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sind zu berücksichtigen, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten.

4 Sofern dies erforderlich ist, wird der ÖPNV-Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren fortgeschrieben. Hierdurch sollen die Planungen für den weiteren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur den aktuellen Rahmenbedingungen angepaßt werden.

5 Der ÖPNV-Ausbauplan wird ebenso wie der ÖPNV-Bedarfsplan von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium erstellt. Grundlage ist die im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags erfolgte Bedarfssfeststellung. An der Aufstellung des Ausbauplans wird der Verkehrsausschuß des Landtags im Wege des Benehmens beteiligt.

6 Geplante Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem SPNV dienen, werden nach dem Buhdesschienenwegeausbaugesetz in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und in die vom Bundesministerium für Verkehr zu erstellenden Ausbaupläne aufgenommen. Diese Planungen, die nach Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), dem Land und den Zweckverbänden als Aufgabenträger des SPNV zustande gekommen sind und aus den Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert werden, werden auf Landesebene in den ÖPNV-Bedarfsplan bzw. in den ÖPNV-' Ausbauplan nachrichtlich übernommen; die alleinige

235. Ergänzung - SMI. NW. - (Stand 1. 1. 1997 = MBI. NW. Nr. 86 einschl.)

11. 6. 96 (2)

Finanzierungsverantwortung des Bundes bleibt hiervon unberührt (vgl. dazu auch Nr. 2.2.1 zu § 12 Abs. I und 2).

Zu den §§ 8 und 9

(Nahverkehrsplanung) I Der Nahverkehrsplan soll

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verpflechtungen genügt, und i
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Linien-fenehmigungen gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeför-erungsgesetz (PBefG) enthalten.

1.1 Der Nahverkehrsplan hat auf der Grundlage von 'Bestands-, Prognose- und Planungsdaten verkehrli-

-che Ziele und Angaben zu der angestrebten ÖPNV-Qualität (Bedienungsqualität, Beförderungsqualität) vorzugeben und entsprechende planerische Maßnahmen auszuweisen.

Maßstab der Bedienungsqualität sind die Verkehrserschließung (Erschließungsqualität) mit den Kriterien räumliches Beförderungsangebot, Anbindung, Erreichbarkeit sowie das Verkehrsangebot (Angebotsqualität) mit den Kriterien zeitliches Beförderungsangebot (Bedienungshäufigkeit), Platzangebot, zeitliche Angebotskoordinierung (Anschlußsicherung) und marktgerechte Angebotsdifferenzierung. Kriterien für die Beförderungsqualität sind u.a. Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Beförderungskomfort (Ausrüstungsstandards der Fahrzeuge), Fahrgastinformation, Tarif- und Vertriebssystem, Sicherheit und Sauberkeit der Verkehrsmittel und -anlagen. Die angestrebte Bedienungs- und Beförderungsqualität sind als Bedienungsstandard festzulegen. Dabei sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sowie die Belange von Frauen und Kindern besonders zu berücksichtigen. Im Rahmen einer marktgerechten Angebotsdifferenzierung ist festzulegen, welche Verkehrssysteme und Verkehrsmittel jeweils zum Einsatz kommen, und auszuweisen, ob sie eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich eingesetzt werden können.

1.2 Der Nahverkehrsplan hat des weiteren Aussagen zur Finanzierung und Investitionsplanung des ÖPNV zu enthalten. Er soll ferner Aussagen zur Verwendung der Pauschale nach § 14 Abs. 2 treffen.

Die Investitionsplanung des ÖPNV hat insbesondere den Finanzbedarf für Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur anzugeben. Dazu zählen beispielsweise Schieneninfrastrukturen, ortsfeste Anlagen (z.B. Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV), Verknüpfungspunkte des ÖPNV und des Individualverkehrs (z.B. Park-and-Ride-/Bike-and-Ride-Anlagen) sowie bauliche und technische Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung und Anschlußsicherung. Geplante Beschaffungsmaßnahmen und Vorhaltekosten im Fahrzeugbereich sind gesondert darzustellen.

1.3 Investitionsaufwendungen, Gesamtaufwand, Erträge und etwaige Aufwandsdeckungsfehlbeträge . sind in den kommunalen Grenzen des Aufgabenträgers auszuweisen. Zweckverbände können als Aufgabenträger eine weitere Untergliederung der Angaben nach Kreisen und kreisfreien Städten vornehmen. Kreise können als Aufgabenträger des ÖPNV . eine weitere Unterglie-

derung der Angaben nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden vorsehen. Noch nicht realisierte Verkehrsangebote sind maßnahmenbezogen darzustellen.

1.4 Die Nahverkehrspläne der Kreise und kreisfreien Städte haben die Nahverkehrsplanung des jeweili-

fen Zweckverbandes zu beachten. Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes gibt jeweils die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV und die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen vor.

2 Der Nahverkehrsplan bestimmt die Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV durch die betroffenen Aufgabenträger, hat aber keine Außenwirkung. Er berührt den unternehmerischen % und betrieblichen Bereich der operativ tätigen Verkehrsunternehmen nicht. Die Reichweite der Bindungswirkung des Nahverkehrsplans gegenüber der Genehmigungsbehörde wird durch das PBefG bestimmt.

3 Der planungspflichtige Aufgabenträger kann sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes der Hilfestellung Dritter bedienen, sofern sich keine Interessenkollisionen ergeben. Die alleinige Entscheidungskompetenz des Aufgabenträgers über den Nahverkehrsplan bleibt hiervon unberührt.

4 Der planungspflichtige Aufgabenträger hat den vorhandenen Unternehmen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) zum Schutze ihrer konzessionsrechtlichen Interessen eine angemessene Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans einzuräumen; die Fachkompetenz dieser Verkehrsunternehmen sowie der betroffenen öffentlichen Eisenbahnen ist zu nutzen. Er soll mit dem Verkehrsunternehmen klären, ob eine geplante verkehrliche Leistung eigen- oder gemeinschaftlich erbracht werden kann; das Ergebnis soll bei der Finanzplanung berücksichtigt werden.

5 Die Mitwirkung anderer sachverständiger und sächlicher interessierter Personen und Institutionen liegt im Ermessen des planungspflichtigen Aufgabenträgers.

6 Nach § 9 Abs. I stellt der planungspflichtige Aufgabenträger die Nahverkehrspläne unter Mitwirkung der betroffenen Gebietskörperschaften auf.

Entsprechend der unmittelbaren Reichweite der planerischen Aussagen sind dies bei der Nahverkehrsplanung des Kreises die kreisangehörigen Gemeinden; bei der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes die entsprechenden Zweckverbandsmitglieder. Kreisangehörige Gemeinden können von der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes betroffen im Sinne des § 9 Abs. I sein, soweit der Kreis seine Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen hat,

6.1 Der planungspflichtige Aufgabenträger stellt den entsprechenden Teil des Nahverkehrsplans im Bezug mit den betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften auf.

6.2 Der planungspflichtige Aufgabenträger stellt den entsprechenden Teil des Nahverkehrsplans im Einvernehmen mit der betroffenen kreisangehörigen Gemeinde auf, die die Orts- und Nach-

barortsverkehre nach den Grundsätzen der §§ 3 Abs. I, 4, Abs. I und 2 eigenverantwortlich erweitern oder selbst Aufgabenträger sind.

7 Der planungspflichtige Aufgabenträger hat die Bezirksplanungsbehörde über die Einleitung des Planaufstellungsverfahrens unverzüglich zu unterrichten.

Die Bestimmungen des Landesplanungsgesetzes bleiben unberührt.

8 Geeignete Formen zur Bekanntmachung des Nahverkehrsplans ergeben sich aus § 4 der Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht.

9 Der planungspflichtige Aufgabenträger soll den Nahverkehrsplan bis zum 31. Dezember 1997 erstellen; er hat den Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

923

11. 6. 96 (2)

241. Ergänzung - SMBI. NW. - (Stand 15. 7. 1998 = MBI. NW. Nr. 48 einschl.)

923

10 Kommt der planungspflichtige Aufgabenträger den in den vorgenannten Vorschriften beschriebenen Pflichten nicht nach, so kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale nach § 14 kürzen oder teilweise zurückfordern.

11 Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird den Aufgabenträgern eine detaillierte Arbeitshilfe- ohne bindenden Charakter zur Verfügung stellen.

Zu §11 x

(Zuwendungen für den SPNV)

#### 1. Zuwendungszweck, Gegenstand der Förderung

Zur allgemeinen Förderung des SPNV gewährt das Land nach § 11, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - W/WG - Zuwendungen aus den in §§ 5 und 8 Abs. I des Regionalisierungsgesetzes des Bundes festgeschriebenen Beträgen an die nach §§ 3 und 5 zuständigen Aufgabenträger des SPNV.

Die Verteilung der Zuwendungen erfolgt nach den SPNV-Betriebsleistungen entsprechend dem Fahrplanangebot 1993/94.

Die den Aufgabenträgern des SPNV gewährten Zuwendungen sind an die öffentlichen Eisenbahnen weiterzugeben.

#### 2 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des SPNV (§§3 und 5 Regionalisierungsgesetz •NW).

Diese leiten die Mittel an die öffentlichen Eisenbahnen weiter.

### 3 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

#### 3.1 Zuwendungsart: Projektförderung

#### 3.2 Finanzierungsart: Festbetragsfinanzierung

#### 3.3 Bemessungsgrundlage

Die Höhe der Zuwendung wird wie folgt ermittelt:

3.3.1 Die Aufgabenträger des SPNV erhalten Zuwendungen für die in ihrem Gebiet zu erbringenden SPNV-Betriebsleistungen. Der Zuschuß für die Betriebsleistungen wird nach Zug-Kilometerleistungen errechnet; die Grundlage bildet das als Anlage i Anlage I beigelegte Fahrplanangebot des Jahres 1993/94.

Die Betriebsleistungen nach dem Fahrplanangebot 1993/94 belaufen sich insgesamt auf 74451512 Zug-Kilometer.

Der jährliche Zuschußbetrag je Zug-Kilometer entspricht •

Betrag der Zuwendung nach §§ 5 und 8 Abs. I Regionalisierungsgesetz des Bundes ; 74451512.

3.3.2 Die jährlich dem Aufgabenträger des SPNV zu gewährende Zuwendung entspricht

Betrag der Zuwendung nach §§5 und 8 Abs. I Regionalisierungsgesetz des Bundes 74451512

X Zug-Kilometer entspr. Anlage 1.

#### Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Alle Änderungen (Umbestellung, Verlagerung, Abbestellung) im SPNV-Angebot sind der Bewilligungsbehörde zu melden. Diese Änderungen 'haben keinen Einfluß auf die Förderung, wenn

- das bisherige Verkehrsangebot zumindest bestehen bleibt,
- dies mit den Zielen der Nahverkehrsplanung vereinbar ist,

In den Fällen der Verlagerung des Zugangebotes von dem Gebiet eines Aufgabenträgers des SPNV auf das eines anderen geht die Förderung für die abgegebenen Betriebsleistungen auf den Aufgabenträger des SPNV über, in dessen Gebiet diese Betriebsleistungen erbracht werden sollen. •

## 5 Verfahren

5.1 Der Antrag auf Zuwendung ist für das Jahr 1998 bis zum 29. Dezember 1997 und für die Folgejahre bis zum 30. September des jeweiligen Vorjahres bei der Bewilligungsbehörde zu stellen. Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 2 zu beantragen.

5.2 (Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Aufgabenträger des SPNV seinen Sitz hat.

5.3

5.4

5.5 >

2.1

2.2

Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 3 zugrunde zu legen.

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 4 zu führen.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendungen gelten die W/WG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Anlage 2

Anlage 3

Anlage 4

Zu § 12 Abs. I und 2

(Investitionsförderung)

Für die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur nach § 12 Abs. I und 2 gelten die Fördervor-aus-setzungen des § 3 Gemeindeverkehrsfinanzie-rungsgesetz (GVFG) sowie die hierzu erlassenen Richtlinien, insbesondere die Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des GVFG (RdErl. d. MWMV v. 1. 12. 1982, SMBI. NW. 910), soweit nicht in den nachstehenden Vorschriften etwas, anderes bestimmt ist. -

Zuwendungsempfänger können Gemeinden, Kreise, Zweckverbände sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen sein, soweit in den nachfolgenden Vorschriften nichts anderes bestimmt ist.

Die Fördersätze werden gesondert festgelegt.

Für die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach § 12 Abs. 1 und 2 gelten die W zur Durchführung des GVFG mit folgenden Maßgaben:

#### Förderung gemäß § 12 Abs. 1

Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § U GVFG an der Förderung nur nach Maßgabe des GVFG-Bundesprogramms teil; Bundesbusgesellschaften sowie die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen können nach Maßgabe des GVFG-Landesprogramms gefördert werden.

#### Förderung gemäß § 12 Abs. 2

Investitionen in die Infrastruktur der Eisenbahnen • des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen können unter folgenden Voraussetzungen gefördert werden:

241: Ergänzung - SMBI. NW. - (Stand 15. 7. 1998 = MBI. NW. Nr. 48 einschl.)

11. 6. 96 (3)

2.2.1 Eine Förderung von Investitionsmaßnahmen erfolgt nur auf der Grundlage der ÖPNV-Bedarfs- und Ausbaupläne und der jährlichen Förderprogramme

- (§ 7). Maßnahmen der Eisenbahnen des Bundes werden nur dann in den ÖPNV-Ausbauplan aufgenommen, wenn diese Vorhaben in Abstimmung mit dem Land nicht nach den Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert werden sollen oder der Bund zwischen der DB AG und dem Land abgestimmte Maßnahmen nicht in seinen Plan zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen hat (§ 8 Abs. 2 und §§ 3, 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes). Nummer 6 zu § 7 bleibt unberührt.

2.2.2 Gefördert werden Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die über- • wiegend dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

2.2.3 Die förderfähigen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur umfassen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie den Bau und Ausbau von Anlagen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 und 3 des AEG mit Ausnahme von Gebäuden, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und von Anlagen, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen.

In Zweifelsfällen entscheidet die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium.

2.2.4 Eine Förderung der Investitionen nach Nummer 2.2.3 in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen . des Bundes ist ausgeschlossen, soweit eine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundesschienenwege-ausbaugesetzes erfolgt.

2.2.5 Der Antragsteller hat der Bewilligungsbehörde das geplante Betriebsprogramm, einen Finanzierungs-. plan sowie eine auf die beantragte Maßnahme bezogene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beizufügen.

2.2.6 Der Antragsteller hat den Nachweis zu erbringen, daß der von der Investitionsmaßnahme berührte Aufgabenträger bereit ist, über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren Verkehrsleistungen auf der zu fördernden Strecke in Anspruch zu nehmen.

## 2.3 Verfahrensbestimmungen für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur

2.3.1 Die Förderung erfolgt durch Zuwendungsbescheid.

2.3.2 Unberührt von der gesonderten Festlegung der Fördersätze nach Nummer I bleibt die vertragliche Förderung von S-Bahnprojekten, die im GVFG-Bundesprogramm enthalten 'sind, sowie die Förderung von Projekten, die im Rahmen der Vereinbarung über die .Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn vom 29, Juni 1994 (bekanntgemacht im GV. NW. S. 970) erfolgen. .

Soweit Maßnahmen bereits bewilligt oder in das ÖPNV-Landesprogramm bei Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschriften aufgenommen worden sind, werden diese nach den dort festgelegten Vorgaben fortgeführt.

2.3.3 Der Antragsteller erhält aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes einen Plankostenzuschuß in Höhe von 7 v. H. der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

2.3.4 Wird die Investitionsmaßnahme aufgrund einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund gemäß § 9 des Bundesschienen-wegeausbaugesetzes finanziert; hat der Antragsteller Leistungen, die ihm das Land nach Nummer 2.3.3 bereits gewährt hat, zinslos zu erstatten, soweit die

- Voraussetzungen des § 49 a Abs. 3 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfO NW) erfüllt sind.

Zu § 12 Abs. 3

(Förderung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen)

### 1 Zuwendungszweck

Das Land gewährt nach § 12 Abs. 3, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - W/WG - Zuwendungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Beserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

### 2 Gegenstand der Förderung, Zuwendungsvoraussetzungen

2.1 Gefördert wird der Kauf neuer oder neuwertiger Fahrzeuge, die für den Einsatz im SPNV auf den Eisenbahnstrecken in Nordrhein-Westfalen bestimmt sind. Eine Förderung von Schienenfahrzeugen, die im länderübergreifenden SPNV eingesetzt werden sollen, ist nur zulässig, wenn

sich die betroffenen Bundesländer über den Einsatz und den Umfang der Förderung geeinigt haben.

Voraussetzung für eine Förderung ist, daß der Einsatz verkehrlich und betriebswirtschaftlich notwendig, mit den Zielen der Nahverkehrsplanung vereinbar sowie mit den betroffenen Aufgabenträgern abgestimmt ist.

## 2.2 Die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen ist

. ausgeschlossen, wenn bereits Fördermittel nach § 14

Abs. I Satz I Buchstabe a) oder b) für die betreffende

Strecke/Verkehrsleistung in Anspruch genommen

worden sind oder beantragt werden sollen.

Die Förderung ist ebenfalls ausgeschlossen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen von dem Aufgabenträger beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht anwendet, obwohl der Aufgabenträger sich zum Ausgleich etwaiger daraus folgender Mindereinnahmen verpflichtet hat.

923

## Zuwendungsempfänger

.Zuwendungsempfänger sind die Eisenbahnen des Bundes sowie die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die Betriebsleistungen im SPNV im Land Nordrhein-Westfalen erbringen.

## 4 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

### 4.1 Zuwendungsart • . Projektförderung

### 4.2 Finanzierungsart

Anteilsfinanzierung in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben mit Höchstbetrag.

## 5 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Zweckbindungsduer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt grundsätzlich 15 Jahre oder 2,5 Mio Kilometer Laufleistung; die Zweckbindungsduer beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres.

Der im Antrag genannte und im Zuwendungsbescheid festgesetzte Einsatz der Fahrzeuge ist verbindlich. .

## 6 Verfahren

6.1 Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage I zu beantragen. Antragsfrist ist der 30. September für Maßnahmen, die im Folgejahr begonnen werden sollen.

6.2 Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in

deren Bezirk der überwiegende Teil der Betriebsleistungen mit dem zu fördernden Fahrzeug erbracht werden soll. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist der Sitz der Regionalbereichsleitung maßgebend.

Anlage!

zu J 12 Abf,3

11. 6. 96 (3)

251. Ergänzung - SMBI. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MBI. NRW. Nr. 79 einschl.)

923

Anlage! zu {12 Abs. S

Anlag« 3 zu 112 Abs. 3

Die Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern im Falle der Förderung von Fahrzeugen, die im länderübergreifenden SPNV eingesetzt werden sollen, obliegt dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium.

6.3 Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zugrunde zulegen.

6.4 Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 3 zu führen.

6.5 Für die Bewilligung, 'Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die W/WG zu S 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Zu §13

(Vorhaltekosten für Fahrzeuge)

1 Zuwendungszweck

Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 13, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - W/WG - Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. I Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungen sind insbesondere zur Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden.

Die Höhe der jährlich zur Verfügung gestellten Fördermittel sowie deren Anpassung nach § 13 Abs. 3 Satz 2 werden durch den jeweiligen Haushaltsplan des Landes geregelt.

Die Zuwendungsempfänger erhalten die Mittel als pauschalierte Förderung .aufgrund des in Nummer 5 geregelten Verteilungsschlüssels.

## 2 Gegenstand der Förderung

2.1 Beschaffung von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. I Nr. 6 GVFG durch öffentliche oder private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungsempfänger leiten die Mittel an die Verkehrsunternehmen weiter.

Als Beschaffung gilt

- der Kauf neuer Fahrzeuge oder •
- der Kauf neuwertiger Fahrzeuge, die nicht älter als sechs Monate sind und eine Laufleistung von maximal 20.000 km aufweisen.

2.1.1 Gefördert werden kann die Beschaffung von Stan-

- dard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkombibussen, Standard-Midibussen, Standard-Großraumbussen und Standard-Doppeldeckern gemäß Anlage I den Anforderungskriterien nach Anlage I sowie von Linien-Kleinbussen, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.

Gefördert werden können diese Busse

2.1.1.1 als Erstbeschaffung zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen oder zur Einrichtung neuer Linien nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98, die in einem bestehenden Liniennetz des Verkehrsunternehmens eine jährliche Betriebsleistung je Fahrzeug >von mindestens 40.000 Wagen-Kilometer oder 2.500 Wagen-Stunden im Land

Nordrhein-Westfalen dauerhaft erwarten lassen. Entsprechendes gilt, wenn der Mehrbedarf durch Vergabe an ein Auftragsunternehmen abgedeckt wird, für das Auftragsunternehmen.

Eine Förderung von Großraumfahrzeugen (Gelenkbusse, Großraumbusse, Doppeldecker) als Ersatz gemäß Nummer 2.1.1.2 für Standard-Linienbusse ist ebenfalls möglich, wenn hierfür ein entsprechender Bedarf nachgewiesen wird.

2.1.1.2 als Ersatzbeschaffung für solche Linien-Omni-. busse, die am 30. Juni des entsprechenden Förderjahres länger als zehn Jahre, davon länger als vier Jahre auf das antragstellende Unternehmen, fast ununterbrochen im Linienverkehr zugelassen sind oder eine Laufleistung von mehr als 600.000 km, davon mehr als 240.000 kmv beim Antragsteller erbracht, aufweisen.

Die Förderung kann ein Auftragsunternehmen ebenfalls beantragen, wenn es einen zusätzlichen Fahrauftrag erhalten hat und dafür der Auftraggeber ein die Ersatzbeschaffungskriterien erfüllendes Altfahrzeug ohne entsprechenden Ersatz aussondert. •

Für jedes zu ersetzenende Fahrzeug ist nachzuweisen, dass jährlich mindestens zwei Drittel der beim Antragsteller erbrachten Betriebsleistungen im Linienverkehr (§§ 42 oder 43 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 oder 1.2 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98) erbracht worden sind.

Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug beim Antragsteller jährlich überwiegend allein im Linienverkehr, nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98. im Land Nordrhein-Westfalen eingesetzt worden ist.

Ein bereits geförderter Omnibus kann, nicht ein zweites Mal gefördert werden. Das zu ersetzenende Fahrzeug darf für eine Dauer von höchstens' drei Jahren im Spitzenverkehr durch das antragstellende Unternehmen selbst oder ggf. dessen Auftragsunternehmen eingesetzt werden und ist danach dem Linienverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu entziehen.

2.1.1.3 Die Bewilligung für ein Fahrzeug hat mit der Auflage zu erfolgen, dass dessen künftige Betriebsleistung jährlich zu mindestens zwei Dritteln im Linienverkehr nach §§ 42 oder 43 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 oder 1.2 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 erbracht wird. Darüber hinaus muss das Fahrzeug überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden.

2.1.2 Gefördert werden kann darüber hinaus die Erstund Ersatzbeschaffung leitungsgebundener Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr im Sinne von § I Abs. 3, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist. ,

Die verkehrliche Notwendigkeit ist durch entsprechende Betriebskonzepte und Darlegung des vorhandenen Wagenparks mit Angabe des Bestandalters nachzuweisen. Die typenspezifischen Fahrzeugkriterien sind durch Lastenhefte zu belegen.

Straßen- und Stadtbahnwagen können gefördert werden

- als Erstbeschaffung zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen, zur Einrichtung neuer Linien oder für Linienerweiterungen, sofern die entsprechenden Nahverkehrspläne dies ausweisen; :

251. Ergänzung - SMBI. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MBI. NRW. Nr. 79 einschl.)

11. 6. 96 (4)

2.1.3

2.1.4

## 2.2'

- als Ersatzbeschaffung' für solche Straßen- und Stadtbahnwagen, die im Jahr der Lieferung der Neufahrzeuge ein Betriebsalter von 24 Jahren erreichen oder ein Betriebsalter von 20 Jahren und eine Laufleistung von 1.450.000 km aufweisen werden.

Für O-Busse und O-Gelenkbusse gelten die Anforderungskriterien nach Anlage I entsprechend.

Der nach den Nummern. 2.1.1 und 2.1.2 förderungsfähige Bedarf ist im Rahmen des Anteils der Mindestförderung nach § 13 Abs. 3 Satz I an der zur Verfügung gestellten Gesamtförderung vollständig zu befriedigen. Diese Verpflichtung ,gilt für die Zuwendungsempfänger im Gebiet der Zweckverbände AW und VRR bis zum 31. Dezember 2002. für lediglich' 50 v.H. der zur Verfügung gestellten Gesamtförderung.

Im Rahmen der Förderung sind vom Zuwendungsempfänger

- bei Omnibussen mindestens 40 v. H.,
- bei Fahrzeugen nach Nummer 2.1.2 mindestens 50 v. H.,

höchstens jedoch 80 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben abzudecken. Reicht der Anteil nach Satz I hierfür nicht aus, sind die Mindestquoten entsprechend zu kürzen.

Die Art der Finanzierung (Anteil oder Festbetrag) steht dem Zuwendungsempfänger, der auch die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben festlegt, bei der Weitergabe der Mitte! frei.

Die' Zuwendungsempfänger sollen auf eine einheitliche und zur Nutzung wirtschaftlicher Vorteile gemeinsame Fahrzeugbeschaffung durch die Verkehrsunternehmen hinwirken.

Eine Förderung von Fahrzeugen, die nicht in Niederflurtechnik gebaut sind, soll nur in Ausnahmefällen erfolgen. Die Ausnahme gilt insbesondere für Stadtbahnwagen.

Die Zweckbindungs dauer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt

- für Schienenfahrzeuge. 20 Jahre

oder 1.450.000 km,

- Obusse 15 Jahre

oder 700.000 km,

- Kraftomnibusse

10 Jahre

oder 600.000 km.

Sie beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres, so weit die zeitliche Bindung maßgebend ist.

Abgeltung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. I Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV. Die Zuwendungsempfänger leiten die Zuwendungen an die öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiter.

2.3

2.4

2.5

Die Mittel sind sowohl den Verkehrsunternehmen, die eigenen Linienverkehr nach § 42 PBefG, nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG .Nr. 11/98 oder mit den in Nummer 2.1.2genannten 2 6 Fahrzeugen im Gebiet des Zuwendungsempfängers betreiben, als auch den Auftragsunternehmen nach denselben Bedingungen als pauschalierte Förderung der Vörhaltekosten für Fahrzeuge zu gewähren.

Von der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung darf höchstens der den Anteil nach Nummer 2.1.3 Satz I übersteigende Betrag verwendet werden. Innerhalb dieser Grenze legt der Zuwendungsempfänger den für diese Förderung zu verwendenden Betrag jährlich fest. Bis zum 31. -Dezember 2002 dürfen die Zuwendungsempfänger in den Gebieten der Zweckverbände, AW und VRR bis zu 50 v. H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung im Rahmen dieser Förderung weiterleiten. 3

Die Verteilung dieses Betrages ist nach Maßgabe des in Nummer 5 geregelten Verteilungsschlüssels vorzunehmen. Anstelle der Betriebsleistungen des in Nr. 5.2.1 festgelegten Basisjahres dürfen im Rahmen der Weiterleitung dieser Förderung auch aktuellere Betriebsleistungsdaten auch auf der Basis von Soll-Erhebungen für das jeweilige Förderjahr zugrundegelegt werden. Die Betriebsleistungen von Auftraggebern und Auftragsunternehmen sind zu trennen. Die Förderung für die Auftragsunternehmen kann entweder unmittelbar an diese oder dem Auftraggeber mit der Maßgabe gewährt werden, dass dieser die vollständige und ordnungsgemäße Weiterleitung der Mittel, an die Auftragsunternehmen sicherstellt und gegenüber dem Zuwendungsempfänger für den zweckentsprechenden Einsatz der Mittel allein verantwortlich ist. Die Betriebsleistungen des Auftragsunternehmens sind bei Antragstellung durch dieses selbst vom Auftraggeber bzw. bei Antragstellung durch den Auftraggeber durch das Auftragsunternehmen zu bestätigen; im Falle der Antragstellung durch den Auftraggeber hat dieser den Verwendungsnachweis auch für die an die Auftragsunternehmen bestimmten Mittel zu führen. Der Verteilungsschlüssel darf darüber hinaus im Rahmen der kapazitätsbezogenen Gewichtung um angemessene altersbezogene Äquivalenzziffern angereichert werden.

Sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV, soweit beim Zuwendungsempfänger nach vollständiger Befriedigung des • Bedarfs für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1 oder 2.4 noch Mittel verfügbar sind, die nicht für die Förderung nach Nummer 2.2 verwendet werden.

Die Zuwendungsempfänger können die Mittel selbst verwenden oder an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterleiten.

Die Bewilligungsbehörde stimmt die förderungsfähigen. Maßnahmen mit dem Zuwendungsempfänger ab.

Im Rahmen dieser Förderung dürfen von den Zuwendungsempfängern höchstens 80 v. H. der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben der Maßnahme abgedeckt werden. Die Substituierung von im Rahmen anderer Förderungen aufzubringenden Eigenmitteln aus dieser Förderung ist nur zulässig, soweit insgesamt nicht mehr als 80 v. H der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben abgedeckt werden.

Über alternative Finanzierungsmodelle im Rahmen der Förderung von Fahrzeugen nach Nummer 2.1 entscheidet auf Antrag des Zuwendungsempfängers das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Innen- und dem Finanzministerium nach Maßgabe der §§ 7 und 55 LHO imllinzeliall.

Die Unternehmen sollen ihren Bedarf bei der Förderung nach den Nummern 2.1 und 2.3 frühzeitig mit dem Zuwendungsempfänger abstimmen. Dies erleichtert die Finanzplanung des Zuwendungsempfängers.

Der Zuwendungsempfänger hat den Eingang von Anträgen auf Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen nach Nummer 2.1.1 zu bestätigen.

Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, auf eigenes Risiko nach Erhalt der Eingangsbestätigung eine Bestellung der Fahrzeuge vorzunehmen(Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns nach Nummer 1.31 W/WG zu § 44 LHO). In die Eingangsbestätigung ist der Hinweis auf die Förderunschädlichkeit einer Bestellung sowie der Hinweis aufzunehmen, dass durch die Möglichkeit des vorzeitigen Maßnahmenbeginns ein Anspruch auf Förderung weder dem Grunde nach noch in einer bestimmten Höhe besteht.

Zuwendungsempfänger/örtliche Zuständigkeit

923

11.6.96(4)

251. Ergänzung - SMBI. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MBI. NRW. Nr. 79 einschl.)

923

3.1 Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖPNV

Dies sind

- a) nach § 3 die Kreise-, kreisfreien Städte sowie die Mittleren und Großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind,
- b) kreisangehörige Gemeinden, soweit eine Übertragung von Aufgaben nach § 4 erfolgt ist; auf die Verwaltungsvberschriften zu den §§3 bis 6 wird hingewiesen,
- c) Zweckverbände, soweit ihnen Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen wurden.

In den Fällen der Aufgabenübertragung nach § 4 oder § 5 Abs. 3 Satz 3 verringert sich der Anspruch auf Förderung der in Buchstabe a) genannten Aufgabenträger entsprechend.

3.2 Örtlich zuständig für die Weiterleitung der Fördermittel ist der Zuwendungsempfänger, in dessen Gebiet die Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen. Sind mehrere Zuwendungsempfänger für eine Fördermaßnahme zuständig, so ist die Förderung zwischen ihnen abzustimmen. Dabei haben sich die Zuwendungsempfänger entsprechend der in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen zu beteiligen.

#### 4 Art und Umfang der Zuwendung

##### 4.1 Zuwendungsart: Projektförderung

##### 4.2 Finanzierungsart:

Festbetragsfinanzierung

#### 5 Höhe der Zuwendungen, Bemessungsgrundlage 5.1 Verteilung der Zuwendungen

Die jährlich zur Verfügung gestellte Gesamtförderung (Nr. 1) ist unter Berücksichtigung der betriebszweigbezogenen Kostenstruktur im ÖPNV nach folgendem Schlüssel auf die Zuwendungsempfänger zu verteilen:

##### 5.1.1 Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen

35,5 v. H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit leitungsgebundenen Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Sinne von § 1 Abs. 3 im Linienverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Verkehrsleistungen zu verteilen.

Dieser Gesamtförderungsanteil ist zur angemessenen Berücksichtigung unterschiedlicher Betriebsleistungen bei unterschiedlichen Verkehrsverhältnissen je zur Hälfte durch die im Basisjahr (Nr. 5.2.1) landesweit fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.

- Rechnungswagen-Stunden

zu dividieren. Dabei sind Wende- und Ruhezeiten nicht zu berücksichtigen.

1 Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

##### 5.1:2 Verkehr mit Kraftfahrzeugen

64,5 v. H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit Kraftfahrzeugen im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Linienverkehrsleistungen ausschließlich nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verord-

nung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im 'Land Nordrhein-Westfalen zu verteilen.

Jeweils die Hälfte dieses Gesamtförderungsanteils ist ebenfalls durch die Gesamtzahl der im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswag'eri-Kilometerbzw.

- Rechnungswagen-Stunden

im Linienverkehr ausschließlich nach § 42 PBefG oder-nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nn 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen zu dividieren. Dabei sind Wende- und Ruhezeiten nicht zu berücksichtigen.

Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden im1 Linienverkehr ausschließlich nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

## 5.2 Ermittlung der Betriebsleistungen

### 5.2.1 Basisjahr

Für die Förderung sind die Betriebsleistungen (Rechnungswagen-Kilometer/Rechnungswagen-Stunden) des jeweiligen Vorvorjahres maßgebend.

### 5.2.2 Kapazitätsbezogene Gewichtung

Für jedes im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen oder im Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen konzessionierte Unternehmen ist - getrennt nach den beiden Betriebszweigen - ein unternehmensbezogener mittlerer Äquivalenzfaktor zu bilden, der nicht von der aufgabenträgerbezogenen-NahVerkehrsbedienung mit den jeweiligen Fahrzeugen abhängt.

Der Faktor je Betriebszweig ist wie folgt zu bilden: Die Äquivalenzziffern für die betreffenden Fahrzeuge sind mit den von diesen Fahrzeugen fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometerleistungen zu multiplizieren. Die Summe der durch diese Multiplikation gewonnenen Werte ist durch die Summe der Wagen-Kilometerleistung zu dividieren. Dabei sind die von Auftragsunternehmen mit den entsprechenden Fahrzeugen erbrachten Leistungen mit einzubeziehen. Der mittlere Äquivalenzfaktor ist nach mathematischen Grundsätzen auf zwei Stellen hinter dem Komma auf- bzw. abzurunden.

Für die Gewichtung der unterschiedlichen Fahrzeuge gelten folgende Äquivalenzziffern:

#### 5.2.2.1 Leitungsgebundene Fahrzeuge

Fahrzeugtyp		Äquivalenzziffern
Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen)	ER-T	1,0
4-Achs-Beiwagen	B4	0,5
Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	• ER-IxGT *	1,1
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	ZR-IxGT	1,3
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/ Drehstromantrieb	M/N6C/D	1,4

251. Ergänzung - SMBI. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MBI. NRW. Nr. 79 einschl.)

#### 11.6.96(5)

Fahrzeugtyp		Äquivalenzziffern
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/ Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	M/N 6 C/D-K	1,5
Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ER-2xGT	-1-2
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ZR-2xGT	1,4
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/ Drehstromantrieb	M/N8C/D	1,5
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/ Drehstromantrieb. und Klapptrittstufen	M/N 8 C/D-K	1,6

Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	M/N IOC/D	1,7
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurausführung	M2xGTD-NF	1,6
Stadtbahnenwagen, Typ B, öachsig	B 6-80/100	1,6
Stadtbahnenwagen, in Anlehnung an Typ B, Bachsig, in Niederflurausführung	B 6-80-NF	1,6
Docklandwagen, öachsig	P 86/89	1,5
Stadtbahnenwagen, Typ B, Sachsig -	B 8-80/100	1,8
Zweirichtungs- Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	GN GT-LDZ	1,8
Einrichtungs-Doppelgelenk-triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	ER-2 GT6DNF	1,4
Zweirichtungs-Doppelgelenk-triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurausführung	ZR-2xGT-6D-NF	1,6
Schwebebahn		1,7
Obus, Sachsig	OSL	0,6
Obus mit Niederflurtechnik	OSLN	0,7
Gelenk-Obus i	. OSG	0,9
Gelenk-Obus mit Niederflurtechnik	OSGN	1,0

H-Bahn		1,3
--------	--	-----

Bei Betrieb leitungsgebundener Fahrzeuge in Doppel- beziehungsweise Dreifachtraktion sind die entsprechenden Äquivalenzziffern zu verdoppeln beziehungsweise zu verdreifachen.

### 5.2.2.2 Kraftfahrzeuge

Fahrzeugtyp		Äquivalenzziffern
Pkw (z.B. Taxi - Bus) ohne Bürgerbus	Pkw	0,15
Kleinbus 10-15 Plätze	KKB	0,3
Kleinbus über 15 Plätze	KB	0,5
Midibus	MB	0,8
Standardlinienbus (10-12m)	SL	0,9
Europabus (Schnellbus)	EL S	0,9
Standardgelenkbus	SG	1,3
Standardgelenkbus (Schnellbus)	SGS	1,4
Doppeldecker einschließlich NF	DL	1,3
Großraumbus (>12 m) einschließlich NF		1,2
Doppeldecker-Großraumbus (>12 m) Einschließlich NF		1,5
Duo-Gelenkbus SG	GI-Duo	1,6
Zuschläge: - Niederflurtechnik - Gasantrieb - DE-Antrieb - fremdkraftbetätigter Lift - fremdkraf tbetätigte Rampe - CRT oder		0,1 0,2 0,2 0,1 0,05 0,1 0,1

gleichwertiges System - Vollklimatisierung - SCRT oder gleichwertiges System	0,15
--	------

## 6.1

Mit den so ermittelten mittleren Äquivalenzfaktoren je Betriebszweig sind sowohl die fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometer als auch Wagen-Stunden, die im Gebiet des jeweiligen Zuwendungsempfängers erbracht werden, zu multiplizieren und auf ganze Zahlen nach mathematischen Grundsätzen auf- bzw. abzurunden.

Das Ergebnis bilden die fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.
- Rechnungswagen-Stunden im Sinne der Nummer 5.1.

Weitergehende Bestimmungen

Private und öffentliche Verkehrsunternehmen sind bei der Förderung gleich zu behandeln.

### 11.6.96(5)

251. Ergänzung - SMBI. NRW. - (Stand 31. 12. 2000 = MBI. NRW. Nr. 79 einschl.)

923

6.2 Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden oder als Auftragsunternehmen für ein solches Verkehrsunternehmen tätig sind.

6.3 Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8).

Ebenso ist den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 9).

6.4 Es ist sicherzustellen, dass bei der Weiterleitung der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen dieser Richtlinien sowie des Zuwendungsbescheides auch dem Dritten auferlegt werden. ' Bei der Weiterleitung der Fördermittel sind die ANBest-P oder ANBest-G zum Bestandteil entsprechender Zuwendungsbescheide zu machen.

## 7 - Verfahren

7.1 Die Zuwendungen sind unter Verwendung des Anlage 2 Musters der Anlage 2 zu beantragen. Antragsfrist ist der 30. September für die Förderung im Folgejahr.

7.2 Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Gebiet des Zuwendungsempfängers liegt oder - im Falle der Delegation nach § 5 Abs. 3 Satz 3 - der Zweckverband seinen Sitz hat.

Anlage 3 7.3 Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 3 zu Grunde zu legen.<sup>1</sup>

Im Falle der Aufgabendelegation nach § 4 kann eine Verteilung der Mittel nach Nummer 2 auch durch den Kreis mit Einverständnis der Aufgabenträger erfolgen. Ebenso kann mit Einverständnis der jeweiligen Aufgabenträger die Mittel ver-teilung nach Nr. 2 auch durch den Zweckverband erfolgen. . .

Die Auszahlung der Mittel erfolgt zu gleichen Teilbeträgen am 30. März, 30. Juni, 30. September und am 30. November des jeweiligen Förderjahres.

7.4 Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster Anlage 4 der Anlage 4 zu führen. Dabei ist die ordnungsgemäße Weiterleitung der Zuwendungen sowie deren Verwendung nachzuweisen. Nachweise nach Nummer 7.6 ANBest-G sind dem Verwendungsnachweis beizufügen.

7.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die W/WG zu § 44 LHO, so weit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Zu §14

(Sonstige Förderung) •

I Die Vorschrift des § 14 Abs. I ergänzt die in § 11 geregelte Förderung der SPNV-Betriebskosten.

Die für den SPNV zuständigen Zweckverbände erhalten unter Beachtung der in § 12 Abs. 4 genannten Vorgaben aus den Mitteln des § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen, wenn

- a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht werden soll (z.B. im Wege einer Verdichtung der Taktfolge);
- b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert werden soll; hierunter fallen Strecken, die nach § 44 Bundesbahngesetz stillgelegt worden sind oder nach den nunmehr geltenden Regelungen des § 11 AEG stillgelegt werden.

Sowohl bei der Alternative a) als auch bei der Alternative b) muß sich der Aufgabenträger entscheiden, ob er Betriebskostenzuschüsse nach § 14 Abs. I beantragen oder für die betroffenen Strecken Zuschüsse für Infrastrukturmaßnahmen und für die Beschaffung von Fahrzeugen in Anspruch nehmen will. Dieser gegenseitige Ausschluß gilt nicht, wenn mit Zustimmung des Landes neue Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung gebaut werden sollen [§ 14 Abs. I Buchstabe c)]. Dieser Fördertatbestand kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn im ÖPNV-Ausbauplan eine geplante Schienenstrecke als Strecke von besonderer verkehrlicher Bedeutung besonders ausgewiesen ist.

Der Aufgabenträger hat die erforderlichen Unterlagen vorzulegen, die für die Ermittlung des Betriebskostendefizits erforderlich sind. Der Höchstsatz der Zuwendung je Zug-Kilometer ergibt sich aus Nummer 3.3 zu §11; die Nummern 2, 3.1, 3.2 und 5 zu § 11 finden entsprechende Anwendung.

2 Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 wird den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden aufgrund eines Bescheides gewährt und ist jeweils zur Hälfte zum 30. März und 30. September des jeweiligen Jahres auszuzahlen. • '

Die pauschale Mittelgewährung hat zum Ziel, verwaltungsvereinfachende Regelungen zu schaffen sowie die kommunale Selbstverwaltung durch den eigenverantwortlichen Mitteleinsatz zu stärken.

\

Die zweckentsprechende Verwendung der Pauschale für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarif es sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen, ist zu gewährleisten.

Die in Satz r genannten Aufgabenträger weisen den Einsatz der Pauschalmittel nach Abschluß des Haushaltsjahres unverzüglich durch rechtsverbindliche Bestätigung nach. Auf besondere Anforderung ist der Nachweis listenmäßig oder entsprechend der verbindlichen Gliederung des kommunalen Haushaltsplans durch Auszug aus den betreffenden Abschnitten oder Unterabschnitt der Jahresrechnung zu führen.

Nicht verbrauchte oder nicht nachgewiesene Pauschalmittel sind bis zum 31. März des Folgejahrs unaufgefordert an die Landeskasse zurückzuzahlen. Nicht

fristgemäß zurückgezahlte Beträge sind mit 3 v. H. über Diskontsatz zu verzinsen. Rückzahlungsansprüche können mit Forderungen aufgerechnet werden.

Der Landesrechnungshof ist berechtigt bei den Empfängern zu prüfen ob die Pauschale bestimmungsgemäß' verwendet wurde. Leiten die Empfänger die Mittel an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen prüfen, ob die Mittel bestimmungsgemäß verwendet wurden.

Die Bewilligungsbehörde kann die Pauschale nach § 14 Abs. 2 kurzen oder zurückfordern, wenn die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände ihren Aufgaben nicht nachkommen, insbesondere die Bildung und Umsetzung des Gemeinschaftstarif es sowie die Aufstellung von Nahverkehrsplänen nicht oder unzureichend betreiben. Auf Nummer 22 zu den §§ 3 bis 6 und Nummer 10 zu den §§ 8 und 9 wird hingewiesen.

Zu § 17

(Übergangsregelung)

Die Übergangsregelung des § 17 galt bis zum 31. Dezember 1999.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Die zeitliche Geltung der vorstehenden Verwaltungsvorschriften richtet sich nach der Regelung über das . Inkrafttreten der Bestimmungen des Regionalisierungs-. gesetzes NW (§ 18). Die Verwaltungsvorschriften gelten bis zum 31. Dezember 2002.

## Anlagen

---

### **Anlage 1 (Anlage01)**

[URL zur Anlage \[Anlage01\]](#)

### **Anlage 2 (Anlage10)**

[URL zur Anlage \[Anlage10\]](#)

### **Anlage 3 (Anlage11)**

[URL zur Anlage \[Anlage11\]](#)

### **Anlage 4 (Anlage02)**

[URL zur Anlage \[Anlage02\]](#)

### **Anlage 5 (Anlage03)**

[URL zur Anlage \[Anlage03\]](#)

### **Anlage 6 (Anlage04)**

[URL zur Anlage \[Anlage04\]](#)

### **Anlage 7 (Anlage05)**

[URL zur Anlage \[Anlage05\]](#)

### **Anlage 8 (Anlage06)**

[URL zur Anlage \[Anlage06\]](#)

### **Anlage 9 (Anlage07)**

[URL zur Anlage \[Anlage07\]](#)

### **Anlage 10 (Anlage08)**

[URL zur Anlage \[Anlage08\]](#)

### **Anlage 11 (Anlage09)**

[URL zur Anlage \[Anlage09\]](#)