



Informationsvorlage: Die neue Struktur des NWL (Satzungsreform)

Direkte Trägerschaft, neue Gremien und zeitliche Meilensteine

Mit mehr als 19.400 km² gehört Westfalen-Lippe in Deutschland zu den größten Räumen, die gemeinsam Mobilität gestalten - und Mobilität endet nicht an der Kreisgrenze. Bürgerinnen und Bürger in Westfalen-Lippe erwarten einfache, vernetzte Ketten: vom Bus über die Bahn bis zum Leihrad oder On-Demand-Shuttle. Die Vernetzung über Kreisgrenzen hinweg ist eine herausfordernde Aufgabe.

Der NWL ist die gemeinsame Antwort der 19 Kreise bzw. kreisfreien Städte auf diese Herausforderung. Mit der Reform des ÖPNV-Gesetzes NRW (ÖPNVG-E) wird die Rolle des NWL klarer denn je: Er entwickelt sich zum **zentralen Dienstleister und Mobilitätsverbund** für unsere Region.

Am 30.01.2026 informierten wir Sie bereits vorab darüber, dass aus der Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG) durch das im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren befindliche „Zehnte Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr“ (ÖPNVG-E) wesentliche Änderungen für die Kreise und kreisfreien Städte resultieren.

1. Warum eine neue Struktur?

Mit dem ÖPNVG-E verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen das Ziel, die bislang sehr kleinteilige Organisationsstruktur im ÖPNV und SPNV zu verändern und Entscheidungsprozesse zu beschleunigen (§ 5 Abs. 1 ÖPNVG-E). Gleichzeitig wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) landesweit neu organisiert.

Konkret bedeutet dies:

- Die bisherigen regionalen Strukturen müssen daran angepasst werden, um weiterhin rechtlich handlungsfähig zu bleiben und Landesmittel zu erhalten.
- Ab dem 01.01.2027 gehen Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf eine neu zu gründende landesweite Anstalt öffentlichen Rechts („Schiene.NRW“) über (§ 6 Abs. 3 ÖPNVG-E).

Die Reform des Landes-ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG-E) verändert somit die Spielregeln. Der NWL muss darauf reagieren, um handlungsfähig zu bleiben. Während in Schiene.NRW der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zentralisiert wird, wird der **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)** zu unserem regionalen „Mobilitätsverbund“.

Um sich auf diese Änderungen anzupassen, werden in den kommenden Gremienläufen mehrere Änderungen an der NWL-Satzung zu beschließen sein: in einem **ersten Schritt** eine Satzungsänderung für die Abkopplung der heutigen Mitgliedszweckverbände (Trägerwechsel). In einem **zweiten Schritt** (im zweiten Halbjahr) eine Anpassung für die Abgabe der SPNV-Aufgabenträgerschaft an die landesweite Organisation.

2. Warum eine neue Satzung?

Die bestehende Satzung des NWL entspricht in ihrer heutigen Form künftig nicht mehr den gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG-E.

Um rechtlich handlungsfähig zu bleiben und weiterhin Finanzmittel und Fördergelder des Landes zu erhalten, muss der NWL seine Satzung grundlegend ändern. Die bisherige Struktur mit „Zwischen-Verbänden“ ist künftig gesetzlich nicht mehr zulässig.

Ziel der Satzungsänderung ist es, die Organisation zu verschlanken, Entscheidungsprozesse zu beschleunigen und Sie – die Kreise und kreisfreien Städte – **direkt in die Verantwortung und Mitbestimmung** zu bringen.

Regelungen mit rein operativem Charakter werden bewusst aus der Satzung herausgenommen und in Geschäftsordnungen überführt. Die Satzung konzentriert sich künftig auf die wesentlichen rechtlichen Grundlagen.

A. Der Trägerwechsel: Direkte Mitbestimmung statt Umweg

Bisher waren Sie als Kreis oder kreisfreie Stadt nur indirekt über die Mitgliedszweckverbände (MZV) am NWL beteiligt (bis auf die Kreise Paderborn und Höxter, bei denen der Trägerwechsel aufgrund der Auflösung des nph bereits vorgenommen wurde).

Zur Umsetzung von § 5 Abs. 1 ÖPNVG-E werden alle 19 Kreise und kreisfreien Städte unmittelbare Träger des NWL (§ 2 Abs. 1 Satzungsentwurf).

Das bedeutet: Künftig wird die Kette verkürzt:

- **Vom Mittelmann zum Mitglied:** Die 19 Kreise und kreisfreien Städte werden unmittelbare Träger des NWL. Dies sichert den direkten demokratischen Durchgriff und erfüllt die neuen gesetzlichen Anforderungen des Landes.
- **Stärkung der Kommunen:** Künftig können auch "Stadtbusstädte" (kreisangehörige Städte mit eigenem Verkehrsbetrieb) direkt beitreten, um die Zusammenarbeit vor Ort zu verzahnen.
- **Modernisierung durch „Entschlackung“:** Die neue Satzung wurde bewusst von rein operativen Regelungen befreit. Diese wurden in Geschäftsordnungen verlagert. Das Ergebnis ist ein deutlich kürzeres, lesbareres Regelwerk, das sich auf die wesentlichen rechtlichen Grundlagen konzentriert – ein ausdrücklicher Wunsch der Beteiligten für mehr Transparenz.
- **Die neue Verbandsversammlung (66 Sitze):** Damit alle 19 Träger fair repräsentiert sind, wird das Gremium auf 66 Sitze erweitert (§ 6 Abs. 1 Satzungsentwurf):
 - **19 Sitze** entfallen auf die Hauptverwaltungsbeamten (Landräte/Oberbürgermeister oder von ihnen benannte Bedienstete), entsprechend den Vorgaben des § 15 Abs. 2 GkG NRW.
 - **47 Sitze** werden durch politische Mandatsträger besetzt (Verteilung nach Verfahren Hare/Niemeyer, jeweils geschlüsselt nach Einwohnerzahl und Schienen-Kilometern. Damit werden sowohl demografische als auch verkehrliche Realitäten im Verbandsgebiet berücksichtigt.)

B. Effiziente Entscheidungen durch neue Gremien, Beschlussquoren

Mehr Mitglieder bedeuten mehr Abstimmungsbedarf. Damit der NWL nicht "entscheidungsunfähig" wird, führen wir neue Strukturen ein und ordnen Beschlussquoren neu:

- **Hauptausschuss** (§ 12 Satzungsentwurf): Ein kleineres Gremium (12 Politiker, 7 Hauptverwaltungsbeamte) kontrolliert künftig Entscheidungen mit großer finanzieller Tragweite. Hier hat jedes Verbandsmitglied eine Stimme. Der Hauptausschuss fungiert damit als operativer Stabilitätsanker zwischen Effizienz und Transparenz.

- **Beschlussquoren:** Grundsätzlich entscheidet die Verbandsversammlung mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 7 Abs. 2 Satzungsentwurf), soweit nicht das Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG NRW) oder besondere Regelungen etwas anderes vorsehen. Für besonders bedeutsame Angelegenheiten gelten qualifizierte Quoren (§ 7 Abs. 3 Satzungsentwurf).
- **Schutz lokaler Interessen:** Entscheidungen, die sich **nur** auf das Gebiet eines einzelnen Mitglieds auswirken, dürfen weiterhin nur mit dessen ausdrücklichem Einverständnis getroffen werden. (§ 7 Abs. 3 Unterabs. 2 Satzungsentwurf).

C. Neuordnung der Aufgaben

Ab dem **01. Januar 2027** wandert die Aufgabenträgerschaft für den SPNV an die neue Landesgesellschaft „Schiene.NRW“. (Dazu werden im Laufe des Jahres weitere Änderungen notwendig, diese müssen jedoch an die Satzung der neu zu gründenden Landesorganisation gekoppelt werden. Da diese parallel entwickelt wird, wird der bereits erwähnte zweite Schritt notwendig).

Der NWL wandelt sich jetzt zum **regionalen Mobilitätsverbund**. Der Verbund fungiert als Kompetenzzentrum für komplexe Themen wie Digitalisierung, landesweite Fördermittel-Anträge und das Datenmanagement für Fahrgastinformationen. Durch die Nutzung von Tochtergesellschaften (wie der WestfalenTarif GmbH) wird dieses Fachwissen operativ nutzbar gemacht.

Die Neuordnung der Aufgaben entlastet Ihre Verwaltungen vor Ort. Der NWL bündelt Wissen und Ressourcen, die in den kommunalen Verwaltungen ansonsten personell oft redundant vorgehalten werden müssten und die aufgrund der Haushaltslage nicht in dieser Tiefe vorgehalten werden können:

- **Planung & Beratung:** Der NWL unterstützt bei der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen durch Textbausteine, Standards für Barrierefreiheit und den Abgleich mit Nachbarkreisen. Das schafft Planungssicherheit und spart Zeit.
- **Mobilitätsstationen aus einem Guss:** Der NWL liefert standardisierte Module (z.B. Fahrradboxen, Ladesäulen) im einheitlichen Verbund-Look, lässt Ihnen vor Ort aber die Freiheit für individuelle optische Anpassungen. Funktionalität wird zentral gelöst, die Gestaltung bleibt lokal.

- **Vernetzung & On-Demand:** Der NWL bietet Marktübersichten und Machbarkeitsstudien für Rufbus-Systeme (On-Demand) an, damit "die letzte Meile" zum Bahnhof wirtschaftlich und attraktiv funktioniert.

Rechtliche Absicherung der Zusammenarbeit: Die neue Satzung (§ 4 Abs. 6 & 7) schafft erstmals einen klaren Rahmen, um diese Aufgaben über Kreisgrenzen hinweg zu bündeln. Die Kreise und Städte können dem NWL künftig weitere Aufgaben **freiwillig übertragen**. Dies kann geschehen durch:

- **Mandatierung:** Der NWL erbringt Dienstleistungen im Auftrag des Kreises (z. B. fachliche Planungshilfe).
- **Delegation:** Der NWL übernimmt eine Aufgabe mit befreiender Wirkung vollständig.

Gemäß § 11 Abs. 1a ÖPNVG-E dürfen ab dem Jahr 2028 keine Mittel mehr vom NWL an die heutigen Mitgliedszweckverbände weitergeleitet werden. Daraus ergibt sich für Sie unabhängig von der NWL-Satzung ein konkreter Entscheidungsbedarf:

- Welche Aufgaben sollen – falls gewünscht – in kommunaler Eigenregie in Folgeorganisationen der jetzigen Mitgliedszweckverbände fortgeführt werden (mit vollständiger Eigenfinanzierung)?

3. Der Fahrplan für die Reform: Ein enges Zeitfenster

Die gesetzlichen Fristen des Landes sind sehr kurz gesetzt. Damit die Reform gelingt, müssen die Beschlüsse in den kommunalen Gremien bis zum Sommer erfolgt sein.

Die wichtigsten Meilensteine für Ihre Planung:

- **März bis Juli 2026:** In dieser Phase müssen die **Kreistage und Stadträte** entscheiden:
 1. Die **Satzungsänderung des NWL** beschließen und Ihre Vertreter in den Mitgliedszweckverbände zur entsprechenden Beschlussfassung anweisen.
 2. Den **Eintritt** in den NWL erklären.
 3. Den **Austritt** der bisherigen Mitgliedszweckverbänden aus dem NWL beschließen und Ihre Vertreter in den Mitgliedszweckverbände zur entsprechenden Beschlussfassung anweisen.

4. Die neuen **Vertreter** für die NWL-Verbandsversammlung für den Zeitpunkt ab den Eintritt in den NWL entsenden.
- **Im Anschluss:** Beschlussfassung und Zustimmung der vier Mitgliedsweckverbände mit entsprechenden Mehrheiten erforderlich.
 - **10. Juli 2026:** Finale Verabschiedung der Satzung durch die NWL-Verbandsversammlung.
 - **01. Oktober 2026:** Die neue Struktur tritt auf Basis der veröffentlichten Satzung offiziell in Kraft.
 - **01. Januar 2027:** Start der neuen landesweiten Schienen-Organisation.

Bitte bedenken Sie, dass es im Falle einer ausbleibenden Zustimmung der Mitgliedsweckverbände zu einer Ersatzvornahme der Kommunalaufsicht (der Bezirksregierung) kommen kann. Um eine breite und ausgewogene politische Mitsprache im NWL sicherzustellen, ist die Zustimmung zu einer Verbandsversammlung mit **66 Sitzen** von zentraler Bedeutung. So kann gewährleistet werden, dass die 19 Kreise und kreisfreien Städte verwaltungsseitig und auch politisch ausgewogen vertreten sind. Sollte eine Zustimmung der bisherigen Mitgliedszweckverbände zur neuen Satzung ausbleiben, besteht die Möglichkeit einer **Ersatzvornahme durch die Kommunalaufsicht (Bezirksregierung)**. Wie eine solche Entscheidung im Einzelnen ausfallen würde, ist rechtlich nicht verlässlich prognostizierbar.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Bezirksregierung im Rahmen einer Ersatzvornahme **nur die zwingenden Vorgaben des ÖPNVG-E umsetzt**. Dazu zählt insbesondere die Beteiligung von 19 Hauptverwaltungsbeamten. Weitere, politisch gestaltende Elemente der Satzung könnten unberücksichtigt bleiben. In diesem Fall würde voraussichtlich die bisherige Größe der Verbandsversammlung mit **45 Sitzen** fortgelten – mit lediglich **26 politischen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern**. Eine solche Konstellation würde die politische Repräsentation entsprechend verändern.

Gleichzeitig arbeiten die drei Aufgabenträger NWL, VRR und Go.Rheinland an einem Satzungsentwurf für die neue Landesorganisation. Wenn dieser Entwurf erstellt ist, werden weitere Anpassungen der NWL-Satzung nötig, um den Wechsel der SPNV-Aufgabenträgerschaft zu vollziehen. Daher wird es leider zu weiteren Anpassungen in einem

zweiten Schritt kommen. Für eine rechtssichere Umsetzung des Trägerwechsels sind jedoch zeitnahe Beschlüsse erforderlich. Es ist daher leider nicht möglich alle Änderungen in einem Gremienlauf anzupassen, daher wurde dieses zweistufige Verfahren notwendig.

4. Was bedeutet das für Sie heute?

Die Vorlage bereitet den formalen Satzungsbeschluss vor, derim nächsten Gremienlauf ansteht. Ohne diese Neuausrichtung droht unsere Region den direkten Zugriff auf die Gestaltung der Mobilität und die entsprechenden Finanz- und Fördermittel des Landes zu verlieren.

Da das neue Gesetz eine direkte Trägerschaft vorschreibt, können die bisherigen Zwischenverbände (MZV) in ihrer heutigen Form nicht bestehen bleiben. U.a. entfallen alle Themenstellungen betreffend den SPNV wie auch der sog. „Hinwirkungsaufgaben“, so dass in den MZV nur lokale ÖSPV-Aufgaben verbleiben. Die bisherigen Aufgaben und das Fachwissen der dortigen Mitarbeiter müssen dabei in jeder Konstellation gesichert werden.

Die Entscheidung: Die Kommunen müssen nun festlegen, ob die bisher in den Mitgliedszweckverbänden ausgeführten Fachaufgaben künftig **zentral und effizient beim NWL** gebündelt werden (im Falle von regionalen Aufgaben erfolgt das finanziert durch Landesmittel) oder ob sie in **kommunale Eigenregie** (mit voller Eigenfinanzierung durch die Kommunen) zurückgeholt werden.

5. Fazit

Die vorliegende Satzungsreform ist keine optionale Strukturdebatte, sondern eine zwingende Folge des neuen Landesrechts. Sie sichert:

- die Handlungsfähigkeit des NWL,
- den direkten Einfluss der Kreise und Städte,
- den Erhalt von Landesfördermitteln und
- die aktive Gestaltung der Mobilität in Westfalen-Lippe.

Die Informationsvorlage dient als Grundlage für die politische Meinungsbildung und die anstehenden Beschlüsse in den kommunalen Gremien.