

07.05.2026

Beschlossenes Gesetz

Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat am 6. Mai 2026 gemäß Artikel 66 Satz 1 der Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen folgendes Gesetz beschlossen:

Zehntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Artikel 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196), das zuletzt durch das Gesetz vom 5. Dezember 2023 (GV. NRW. 1275) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angaben zu den §§ 6 und 7 werden wie folgt gefasst:

„§ 6 Landesweite Anstalt
§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Grundangebot“
 - b) Die Angabe zu § 14 wird durch die folgenden Angaben ersetzt:

„§ 14 Bürgerbusse und sonstige Förderung
§ 14a Deutschlandticket“
 - c) Nach der Angabe zu § 16 wird die folgende Angabe eingefügt:

„§ 16a Übergangsregelung“
2. § 1 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 164) geändert worden ist, betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, handelt.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „schienengebundene“ durch die Angabe „spurgebundene“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

 „(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Die landesweite Anstalt und die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 haben gemeinsam 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. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.“
- c) In Absatz 2a Satz 2 wird die Angabe „Zweckverbände“ durch die Angabe „landesweiten Anstalt“ ersetzt.
- d) In Absatz 7 wird die Angabe „Rufbusse“ durch die Angabe „Linienbedarfsverkehre“ und die Angabe „Linientaxen“ durch die Angabe „ÖPNV-Taxis“ ersetzt.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte jeweils einen Zweckverband in den folgenden Kooperationsräumen:

- a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel
- b) Städte Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis
- c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.

Kreisangehörige Städte können Mitglied eines Zweckverbandes sein, sofern sie Aufgaben-träger im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 sind.

Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.

Bestehende gemeinsame Anstalten nach § 5a bleiben von Satz 1 unberührt.“

) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf eine Koordinierung der Nahverkehrsplanungen seiner Mitglieder untereinander und mit der landesweiten Anstalt, auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife, auf die Bildung eines landesweiten Tarifs, landeseinheitliche Beförderungsbedingungen, einheitliche digitale Tarife und Vertriebssysteme, im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln auf bundesweite Tarifangebote, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein landesweit übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.“

5. § 5a Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Kreise und kreisfreie Städte können zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung sowie die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 zur Aufgabenwahrnehmung eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (gemeinsame Anstalt) errichten. Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die gemeinsame Anstalt die Bestimmungen der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts entsprechend.“

6. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6 Landesweite Anstalt

(1) Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 errichten durch Vereinbarung einer Satzung eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (landesweite Anstalt). Soweit dieses Gesetz keine abweichende Regelung trifft, gelten für die landesweite Anstalt die Bestimmungen des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1979 (GV. NW. S. 621), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, über die rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts in gemeinsamer Trägerschaft (gemeinsames Kommunalunternehmen) entsprechend.

(2) Die Satzung muss mindestens Angaben enthalten über

1. die beteiligten Zweckverbände nach § 5 Absatz 1,
2. den Sitz der landesweiten Anstalt,
3. die Bildung von Ausschüssen und Beiräten, soweit dies für die Aufgabenerledigung erforderlich ist,
4. den Betrag der von jedem beteiligten Zweckverband auf das Stammkapital zu leistenden Einlage (Stammeinlage),
5. die Aufbringung der Mittel im Falle der Haftung,

6. den räumlichen Wirkungsbereich, wenn ihr hoheitliche Befugnisse oder das Recht, entsprechend § 114a Absatz 3 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen Satzungen zu erlassen, übertragen werden und
7. die Verteilung des Anstaltsvermögens und des Personals im Fall der Auflösung und des Austritts eines Trägers.

(3) Die Satzung hat über Absatz 2 hinausgehend zu regeln, dass

1. der Einsatz der im Eigentum der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 befindlichen Fahrzeuge im Umfang der der Finanzierung zugrundeliegenden Parameter für den Einsatz über die entsprechende Vergabe von Verkehrsleistungen gewährleistet wird,
2. die zum Zeitpunkt der Übertragung der Aufgabenträgerschaft nach Absatz 6 nicht verwendeten Teile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 von ihren Trägern auf die landesweite Anstalt übergehen und
3. die Handlungsfähigkeit der landesweiten Anstalt zu jeder Zeit gewährleistet wird sowie Beschlüsse im Verwaltungsrat im Regelfall mit einfacher Mehrheit zu fassen sind.

(4) Der Verwaltungsrat besteht aus 24 Mitgliedern, die zu gleichen Teilen durch die Verbandsversammlungen der drei Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 gewählt werden. Die Hälfte der Mitglieder muss aus Hauptverwaltungsbeamtinnen und -beamten oder von ihnen bestimmten Bediensteten der kreisfreien Städte oder der Kreise der entsendenden Zweckverbände bestehen. Die übrigen Mitglieder können sachkundige Personen sein, die der Vertretung des Zweckverbandes nach § 5 Absatz 1 angehören können. Die Voraussetzungen für die erforderliche Sachkunde hat der Zweckverband nach § 5 Absatz 1 zu prüfen und sicherzustellen. Sachkunde bedeutet dabei den Nachweis einer fachlichen Eignung zum Verständnis der wirtschaftlichen und rechtlichen Abläufe im Tagesgeschehen der landesweiten Anstalt. Fällt eine der Voraussetzungen nachträglich weg, so scheidet das Mitglied aus dem Verwaltungsrat aus. Die oder der Vorsitzende des Verwaltungsrates wird aus seiner Mitte gewählt. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium ist berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen.

(5) Die Zusammensetzung und Größe des Vorstands wird durch die Satzung bestimmt. Der Vorstand muss geschlechtsparitätisch besetzt werden, es sei denn, im Einzelfall liegt eine sachlich begründete Ausnahme vor. Die oder der Vorsitzende des Vorstands hat das Letztentscheidungsrecht bei Stimmengleichheit. Der Vorstand wird vom Verwaltungsrat für die Dauer von höchstens fünf Jahren bestellt. Erneute Bestellungen sind zulässig. Durch entsprechende Regelungen in der Satzung ist die Handlungsfähigkeit des Vorstandes zu jeder Zeit sicherzustellen.

(6) Der landesweiten Anstalt ist mit Wirkung zum 1. Januar 2027 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Dabei hat sie die Interessen aller Regionen des Landes angemessen zu berücksichtigen. Wenn sich Maßnahmen ausschließlich auf das Gebiet eines Zweckverbandes nach § 5 Absatz 1 beziehen, so ist vor der Umsetzung Einvernehmen mit dem betroffenen Zweckverband herzustellen. Ihr kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung den SPNV ergänzender oder SPNV-ferne Räume erschließender Schnellbusverkehre übertragen werden. Darüber hinaus kann ein Zweckverband nach § 5 Absatz 1 mit Zustimmung des Verwaltungsrates der landesweiten Anstalt weitere Aufgaben auf diese übertragen. Für die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Grundangebotes nach § 7 Absatz 3 kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall Zweckmäßigkeitsweisungen erteilen. In diesem Fall gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.

(7) Die landesweite Anstalt stellt im SPNV die Anwendung von Gemeinschaftstarifen, kooperationsraumübergreifender, landesweiter sowie im Rahmen der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln bundesweiter Tarife sicher. Sie hat in Abstimmung mit ihren Trägern auf kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hinzuwirken.

(8) Die landesweite Anstalt kann zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV Vereinbarungen mit Aufgabenträgern in angrenzenden Ländern oder Staaten nach Maßgabe der hierfür geltenden landesrechtlichen Regelungen, innerstaatlichen Abkommen und völkerrechtlichen Vereinbarungen, insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Mobilität innerhalb der Euregios, abschließen. Mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums können auch Zuständigkeitsvereinbarungen getroffen werden.

(9) Ist eine den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechende landesweite Anstalt nicht vorhanden, so können die zuständigen Bezirksregierungen den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 eine angemessene Frist zum Abschluss einer Vereinbarung über die Errichtung der landesweiten Anstalt setzen. Kommt die Vereinbarung innerhalb der Frist nicht zustande, so kann die Bezirksregierung Düsseldorf die erforderlichen Anordnungen treffen und die Anstaltssatzung erlassen.“

7. Die §§ 7 und 8 werden wie folgt gefasst:

„§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Grundangebot

(1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der spurgebundenen ÖPNV-Infrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 11 Absatz 1, § 12 Absatz 3 oder § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können, und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 oder 8 gefördert werden können. Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 und 3 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, im Folgenden GVFG, gefördert werden, sind von der Pflicht zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan ausgenommen. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist bei Bedarf entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

(2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 gefördert werden sollen.

(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Benehmen mit der landesweiten Anstalt und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein SPNV-Grundangebot fest, das bei Bedarf fortzuschreiben ist. Für dieses SPNV-Grundangebot wird für jeden Korridor in allen Landesteilen mindestens eine Grundanbindung bestimmt, die die Bedienung aller Haltepunkte auf einem Korridor mit einer Mindestzahl von Fahrtenpaaren

umfasst. Dabei sind Bindungen aus den von der landesweiten Anstalt und den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Grundangebot hat den Umfang von landesweit 85 Millionen Zug-Kilometern und ist in Korrelation zu einer im Falle einer grundlegenden Revision zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 287) geändert worden ist, für Nordrhein-Westfalen anteilig anzupassen.

§ 8 Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und die landesweite Anstalt stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. In den Städten Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Gütersloh, Hagen, Hamm, Herne, Köln, Krefeld, Leverkusen, Mönchengladbach, Mülheim an der Ruhr, Münster, Neuss, Oberhausen, Paderborn, Recklinghausen, Siegen, Solingen und Wuppertal ist der Nahverkehrsplan der Stadt oder der das jeweilige Stadtgebiet betreffende Teil des Nahverkehrsplans des jeweiligen Kreises als Teil eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) anzulegen.

(2) Die Nahverkehrsplanung der landesweiten Anstalt für den SPNV ist 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, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten einschließlich Vorgaben zur Anschlusssicherung für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Absatz 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge 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.“

8. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen

zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Regionalplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Auch mehrere jeweils benachbarte Kreise und kreisfreie Städte können einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen, der dann an die Stelle des Nahverkehrsplanes im Sinne des § 8 Absatz 1 Satz 1 tritt.“

9. § 10 Absatz 1 bis 3 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen

1. zur allgemeinen Förderung der Betriebskosten und Organisationsausgaben im ÖPNV,
2. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
3. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,
4. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse,
5. für Bürgerbusse und sonstige Zwecke des ÖPNV sowie
6. für das Deutschlandticket.

(2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz, dem GVFG sowie dem Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098) in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.

(3) Die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a des Personenbeförderungsgesetzes und § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, werden in Anwendung des § 64a Personenbeförderungsgesetz und des § 6h des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, ab dem Kalenderjahr 2011 durch die Pauschalen gemäß § 11 Absatz 1 und § 11a ersetzt.“

10. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird durch die folgenden Absätze 1 und 1a ersetzt:

„(1) Das Land gewährt der landesweiten Anstalt nach § 6 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 1,6 Milliarden Euro. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes. Die Höhe der Pauschale wird durch Rechtsverordnung festgelegt, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots sowie den SPNV ergänzende oder SPNV-ferne Räume erschließende Schnellbusverkehre zu verwenden oder weiterzuleiten. Das sektorale Verhältnis zwischen den Zugkilometerleistungen in den Gebieten der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 (Teilräume) im Durchschnitt der

Jahre 2023 bis 2025 auf Basis der Jahresfahrpläne darf sich dabei nur um bis zu 5 Prozent verändern. Die Pauschale kann auch für andere Zwecke des SPNV mit Ausnahme von Personalausgaben verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Grundangebot nach § 7 Absatz 3 zu finanzieren. Der Verwendungszweck der Pauschale kann darüber hinaus durch Rechtsverordnung nach Satz 3 näher bestimmt werden, soweit dies zur Sicherstellung von Projekten des SPNV notwendig ist, die auf Grund von Vorgaben des Bundes unter Mitwirkung des Landes realisiert werden. Die landesweite Anstalt darf höchstens 1,5 Prozent der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist. Auf Antrag der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 dürfen im Jahr 2027 bis zu 20 Millionen Euro, im Jahr 2028 bis zu 15 Millionen Euro, im Jahr 2029 bis zu 10 Millionen Euro und im Jahr 2030 bis zu 5 Millionen Euro aus der Pauschale nach Satz 1 an diese Zweckverbände für transformationsbedingte Ausgaben und weitere Zwecke des ÖPNV weitergeleitet werden. Im Jahr 2027 dürfen die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 die Mittel an weitere Zweckverbände weiterleiten.

(1a) Das Land gewährt den Zweckverbänden nach § 5 Absatz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von 50 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2028 steigt die Pauschale nach Satz 1 jährlich um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Festlegung erfolgt zu 80 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl und zu 20 Prozent im Verhältnis des auf die Zweckverbände örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes mit Stand zum 31.12. des zweiten Vorjahres der Gewährung. Die Pauschale ist für die allgemeinen und weitere Ausgaben der Zweckverbände nach § 5 Absatz 1, die sich aus der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Absatz 3 Satz 3 und 4 ergeben, zu verwenden oder an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Eine unmittelbare oder mittelbare Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an andere Zweckverbände als die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 ist ab dem Jahr 2028 ausgeschlossen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz eine jährliche Pauschale in Höhe von 170 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2027 steigt die Pauschale nach Satz 1 jährlich um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Verteilung der Pauschale wird beginnend mit dem Jahr 2026 alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr (Referenzjahr) neu festgelegt. Die Festlegung erfolgt nach folgendem Schlüssel:

1. 90 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Referenzjahr fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr gemäß der §§ 4 und 41 des Personenbeförderungsgesetzes, im ÖPNV gemäß § 1 Absatz 3a, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes sowie im bedarfsorientierten Verkehr,
2. 8 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl zum 31.12. im Referenzjahr und

3. 2 Prozent im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes im Referenzjahr.

Die Festlegung erfolgt durch Rechtsverordnung, die das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Mindestens 80 Prozent der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden. Die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.“

- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale nach § 11 Absatz 2 zulassen. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschehen unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Die Pauschalen dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Förderung nach den §§ 12 und 13 verwendet werden. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale gemäß Absatz 2 bis zu ihrer Weiterleitung oder Verwendung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden. Gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.“

- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV wie folgt verausgabt werden:

1. Mittel der Pauschale nach Absatz 1 bis zu 18 Monate für die in Absatz 1 aufgeführten Zwecke und
2. Mittel der Pauschalen nach den Absätzen 1a und 2 bis zu sechs Monate für die dort genannten Zwecke.

Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 15. August des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber und darüber hinaus einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 5 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen.“

11. § 11a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Mindestens 87,5 Prozent der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder

Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des Jahres 2022 der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger, die im Falle von Betreiberwechseln den Verkehrsunternehmen abweichend zuzuordnen sind. Bei der Umwandlung von Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 2022 aus dem freigestellten Schülerverkehr in den ÖPNV einschließlich für alle Fahrgäste zugänglicher Sonderlinienverkehre nach § 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes integriert wurden, sind die für die Verteilung maßgeblichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 um die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres von Schulträgern für die umgewandelten Verkehre zeitanteilig für den Zeitraum, in dem im Jahr 2022 der freigestellte Schülerverkehr noch bestand, zu erhöhen und die Verteilung entsprechend anzupassen. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß den §§ 42 und 43 Satz 1 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 7 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) 70 Prozent der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 Prozent zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Auf begründeten Antrag kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall eine vorzeitige Auszahlung der Pauschale zulassen. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden. Gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.“

12. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „des Bundes“ gestrichen.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Von der Gesamtförderung gemäß Absatz 1 erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe a für das Jahr 2027 51,447 Prozent, für das Jahr 2028 49,549 Prozent und ab dem Jahr 2029 47,651 Prozent, der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe b für das Jahr 2027 29,198 Prozent, für das Jahr 2028 28,444 Prozent und

ab dem Jahr 2029 27,691 Prozent und der Zweckverband gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe c für das Jahr 2027 19,355 Prozent, für das Jahr 2028 22,007 Prozent und ab dem Jahr 2029 24,658 Prozent.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur sowie Planungsleistungen für Infrastrukturvorhaben, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. Über einen Zeitraum von fünf Jahren sind durchschnittlich mindestens 20 und höchstens 50 Prozent der Mittel für solche Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die dem SPNV dienen. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Maßnahme gefördert werden. Ausnahmen hiervon können in den Verwaltungsvorschriften nach § 10 Absatz 4 geregelt werden. Eine nach § 7 Absatz 1 bedarfsplanpflichtige Maßnahme darf aus den Mitteln nur gefördert werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans ist. Investitionsmaßnahmen des SPNV dürfen darüber hinaus nur gefördert werden, wenn deren Notwendigkeit von der landesweiten Anstalt als Aufgabenträger des SPNV bestätigt wurde.“

d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Zweckverbände haben für die Verwendung und Weiterleitung der Zuwendung Förderrichtlinien zu erlassen. Die Zweckverbände haben einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und der Bewilligungsbehörde anzuzeigen. Die der Förderung zu Grunde liegenden technischen, digitalen und baulichen Standards sind mit der landesweiten Anstalt abzustimmen und von allen drei Zweckverbänden einheitlich festzulegen. Wenn eine Einigung über die Standards zwischen den Zweckverbänden nicht in angemessener Zeit zustande kommt, fordert das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Beteiligten zu Berichten auf, erarbeitet in dem durch die Vorstellungen der Beteiligten gezogenen Rahmen einen Lösungsvorschlag, hört die Beteiligten dazu an und entscheidet. Die Entscheidung wird mit Bekanntgabe an die Beteiligten für diese als sonderaufsichtliche Weisung verbindlich. In diesen Fällen gilt § 16 Absatz 6 Satz 4 entsprechend.“

13. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Investitionsmaßnahmen zur Errichtung der für den Betrieb von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen,“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874) in der jeweils geltenden Fassung zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung der jeweils betroffenen Zweckverbände nach §

5 Absatz 1 und der landesweiten Anstalt ergänzend gefördert werden. Die vom Land gewährte ergänzende Förderung wird auf die Förderung nach § 12 angerechnet, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die nach Absatz 1 gefördert werden.“

14. § 14 wird durch die folgenden §§ 14 und 14a ersetzt:

„§ 14 Bürgerbusse und sonstige Förderung

(1) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben. Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen betriebene ÖPNV, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführt wird. Bürgerbusvorhaben werden überwiegend zur Ergänzung des ÖPNV in nachfrageschwachen Regionen eingesetzt. Sie werden mit Zuwendungen für Fahrzeugbeschaffungen, für bedarfsgesteuerte Bürgerbusverkehre, zum Ausgleich von Organisationsausgaben und für sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Bürgerbusangebote gefördert.

(2) Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz Zuwendungen für weitere Maßnahmen im ÖPNV im besonderen Landesinteresse sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services sowie für Maßnahmen zur Erprobung neuer Bedienkonzepte im ÖPNV.

§ 14a Deutschlandticket

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, den bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (Deutschlandticket) umzusetzen. Das Land gleicht den Aufgabenträgern die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile nach Maßgabe des Haushaltsplans sowie nach Maßgabe der zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Finanzierungsregelungen aus. Das Nähere regeln Landesrichtlinien. Die Verpflichtung nach Satz 1 besteht nicht, soweit nach Feststellung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums die Mittel nach Satz 2 nicht mehr zum vollständigen Ausgleich der den Aufgabenträgern durch Erfüllung der Verpflichtung nach Satz 1 entstehenden Belastungen ausreichen.“

15. § 15 wird wie folgt gefasst:

„Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörden für die Pauschalen und Zuwendungen nach den §§ 11, 11a, 12, 14 und 14a. Die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 sind Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden. Dabei ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe a die Bezirksregierung Düsseldorf, für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe b die Bezirksregierung Köln und für den Zweckverband nach § 5 Absatz 1 Buchstabe c die Bezirksregierung Arnsberg zuständig.“

16. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufgabenträger, die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 und die landesweite Anstalt nach § 6 unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, dass die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Bezirksregierungen führen jeweils die Aufsicht über die Kreise und die kreisfreien Städte, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt. Abweichend davon ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie für die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 die Bezirksregierung Düsseldorf zuständig. Sind an Angelegenheiten, die einer Entscheidung der Aufsichtsbehörde bedürfen, auch Mitglieder der Zweckverbände außerhalb des Regierungsbezirkes der Bezirksregierung Düsseldorf beteiligt, kann die oberste Aufsicht für diese Angelegenheiten die Bezirksregierung Düsseldorf für zuständig erklären.“

c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gremien und Gemeindeverbände, Zweckverbände und Anstalten des öffentlichen Rechts bleiben unberührt. Abweichend davon ist für die landesweite Anstalt nach § 6 sowie für die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 die Bezirksregierung Düsseldorf zuständig. Sind an Angelegenheiten, die einer Entscheidung der Aufsichtsbehörde bedürfen, auch Mitglieder der Zweckverbände oder landesweiten Anstalt außerhalb des Regierungsbezirkes der zuständigen Bezirksregierung nach Satz 2 beteiligt, kann die oberste Aufsicht für diese Angelegenheiten die nach Satz 2 zuständige Bezirksregierung für zuständig erklären.“

17. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a Übergangsregelungen

(1) In der Satzung der landesweiten Anstalt kann geregelt werden, dass abweichend von § 6 Absatz 6 Rechte und Pflichten der Zweckverbände nach § 5 aus am 1. Januar 2027 bestehenden Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über die Leistungserbringung im SPNV erst zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Ablauf des 31. Dezember 2028 und in begründeten Einzelfällen mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums spätestens mit Ablauf des 31. Dezember 2030, auf die landesweite Anstalt übertragen werden. Die landesweite Anstalt darf hierzu bis zum 31. Dezember 2028 und in den Einzelfällen nach Satz 1 bis zum 31. Dezember 2030 die hierfür erforderlichen Anteile der Pauschale nach § 11 Absatz 1 an die Zweckverbände weiterleiten. Die Zweckverbände haben über die Verwendung der Mittel einen Nachweis entsprechend § 11 Absatz 4 Satz 3 zu führen.

(2) Abweichend von § 12 Absatz 3 darf die Zuwendung vom 1. Januar 2027 bis zum 31. Dezember 2031 im Umfang von höchstens 9 Prozent der jeweils gewährten Zuwendung auch für Zwecke der Förderberatung durch die Zweckverbände nach § 5 Absatz 1 verwendet werden. Die Vorgaben aus § 12 Absatz 3 Sätze 4 und 5 sowie des Absatzes 5 finden insoweit keine Anwendung.

(3) Die übrigen Regelungen des Gesetzes bleiben unberührt.“

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2, 3 und 4 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummer 4, Nummer 10 Buchstaben a und d sowie Nummer 12 treten zum 1. Januar 2027 in Kraft.
- (3) Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2026 in Kraft.
- (4) Artikel 1 Nummer 17 tritt zum 1. Januar 2027 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2031 außer Kraft.

Düsseldorf, den 6. Mai 2026

André Kuper
Präsident