



Amt für Mobilität und Tiefbau

08.06.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Lammering

Telefon: 492-6502

Lammering@stadt-
muenster.deÖffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Weiterentwicklung der Strukturen des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
(Trägerwechsel und Satzungsänderung)

Beratungsfolge

17.06.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
23.06.2026	Ausschuss für Wirtschaft, Finanzen, Liegenschaften und Digitalisierung	Vorberatung
01.07.2026	Hauptausschuss	Vorberatung
01.07.2026	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1.
 - a. Der Rat der Stadt Münster beschließt die Satzung des NWL mit dem aus der Anlage 1 ersichtlichen Inhalt.
 - b. Der Rat der Stadt Münster beschließt den Eintritt der Stadt Münster als Mitglied des NWL zum 01.10.2026 und beauftragt den Oberbürgermeister, gegenüber dem NWL den Eintritt der Stadt Münster zum 01.10.2026 zu erklären.
2.
 - a. Der Rat der Stadt Münster weist seine in die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Mobilität Münsterland (ZVM) entsandten Vertreter an, dass diese in der Verbandsversammlung des ZVM dem Beschluss der Änderung der Satzung des NWL mit dem aus der Anlage 1 ersichtlichen Inhalt zustimmen.
 - b. Der Rat der Stadt Münster weist seine in die Verbandsversammlung des ZVM entsandten Vertreter an, dass diese in der Verbandsversammlung des ZVM dem Ausscheiden des ZVM aus dem NWL zum 01.10.2026 zustimmen.
 - c. Der Rat der Stadt Münster weist seine in die Verbandsversammlung des ZVM entsandten Vertreter an, die in die Verbandsversammlung des NWL entsandten Vertreter des ZVM anzuweisen, dass diese in der Verbandsversammlung des NWL dem Beschluss der Änderung der Satzung des NWL mit dem aus der Anlage 1 ersichtlichen Inhalt zustimmen.

- d. Der Rat der Stadt Münster weist seine in die Verbandsversammlung des ZVM entsandten Vertreter an, den Verbandsvorsteher des ZVM zu beauftragen, gegenüber dem NWL das Ausscheiden des ZVM aus dem NWL zum 01.10.2026 zu erklären.
- e. Haben die in die Verbandsversammlung des ZVM entsandten Vertreter der Stadt Münster die Erklärungen zu 1 bis 4 bereits vor einer Anweisung durch den Rat der Stadt Münster abgegeben, genehmigt der Rat der Stadt mit dem vorliegenden Beschluss diese Erklärungen.

3. Der Rat der Stadt Münster entsendet als Vertreter in die Verbandsversammlung des NWL:

<u>Mitglieder</u>		<u>Stellvertretung</u>	
1.		1.	
2.		2.	
3.		3.	

von der Verwaltung (Hauptverwaltungsbeamter oder ein von diesem benannter leitender kommunaler Bediensteter der Verwaltung):

4.		4.	
----	--	----	--

Dieser Entsendungsbeschluss wird wirksam mit dem Inkrafttreten der Satzung des NWL mit dem aus der Anlage 1 ersichtlichen Inhalt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Aus der Satzungsänderung ergeben sich keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen für die Stadt Münster in Bezug auf den NWL. Gleichwohl hat die Reform finanzielle Auswirkungen auf die Mitgliedschaft der Stadt Münster im Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM), vgl. Beschlussvorlage V/0338/2026.

Begründung:

Die obigen Beschlusspunkte basieren auf einer Mustervorlage des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Die nachfolgende Begründung entspricht dieser Mustervorlage und wird zur vollständigen Information des Rates unverändert wiedergegeben.

I. Grund für die Neustrukturierung

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) befindet sich seit der Beauftragung durch seine Verbandsversammlung mit Beschluss vom 06.12.2023 in einem Prozess der strukturellen Weiterentwicklung, um auch künftig auf die besonderen Herausforderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit einer klaren Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung und den effizienten Strukturen eines **Mobilitätsverbundes** reagieren zu können.

Zugleich verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen mit dem, aktuell im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren befindlichen (LT. Drs. 18/17127), **Zehnten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-E)** das Ziel, die

bislang sehr kleinteiligen Organisationsstrukturen im ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verändern und Entscheidungsprozesse zu beschleunigen (§ 5 Abs. 1 ÖPNVG-E).

Kern dieser **Landesstrukturreform** ist es, die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV ab dem 01.01.2027 in einer neu zu gründenden, landesweiten Anstalt öffentlichen Rechts („Schiene.NRW“) zentral zu organisieren (§ 6 Absatz 3 ÖPNVG-E), sodass die bisherigen Strukturen des NWL zeitnah daran angepasst werden müssen.

Dies macht zuvörderst **Änderungen der Zweckverbandssatzung des NWL** notwendig. In dem nunmehr zu beschließenden ersten Schritt soll dabei eine Satzungsänderung im Wesentlichen zur **Vollziehung des Trägerwechsels** beschlossen werden, um in der 2. Jahreshälfte die Beschlüsse fassen zu können, die zur konkreten Umsetzung der Vorgaben des ÖPNVG-Änderungsgesetzes (geplantes Inkrafttreten zum 01.01.2027) zwingend erforderlich sind. Darunter fallen insbesondere der Beschluss der Satzung für die neu zu gründende landesweite Anstalt sowie die damit verbundene Übertragung der SPNV-Aufgabenträgerschaft an diese.

Dies ist nicht nur erforderlich, um die Handlungsfähigkeit des NWL vor dem Hintergrund der neuen Vorgaben des ÖPNVG-E sicherzustellen, sondern insbesondere auch, um weiterhin Finanzmittel und Fördergelder des Landes zu erhalten.

Die bisherige Trägerschaft des NWL durch die Mitgliedszweckverbände, abgesehen von den Kreisen Paderborn und Höxter, (§ 2 Absatz 1 der aktuell gültigen Satzung) wird bei der neuen Rechtslage nach dem ÖPNVG-E nicht mehr zulässig sein.

II. Inhalte der Satzungsänderung

Mit der Satzungsänderung sollen die Organisation des NWL verschlankt, Entscheidungsprozesse beschleunigt und den Kreisen und kreisfreien Städten unmittelbar Verantwortung und Mitbestimmungsrechte übertragen werden.

Im Kern der Satzungsneuerung steht daher der **Trägerwechsel (1.)**.

Weitere Änderungen (2.) beziehen sich darüber hinaus auf eine Anpassung der Gremienstruktur und der Beschlussquoren in der Verbandsversammlung, das Entschlacken der Satzung sowie die Neuordnung von Aufgaben.

1. Trägerwechsel

Der Wechsel der Träger des NWL garantiert den Kreisen und kreisfreien Städten den **direkten demokratischen Durchgriff, in Abgrenzung zu der heutigen bloß mittelbaren Mitbestimmung über die Mitgliedszweckverbände** (mit Ausnahme der Kreise Paderborn und Höxter).

Diese unmittelbare Trägerschaft des NWL (§ 2 Absatz 1 des Satzungsentwurfs) durch die 19 Kreise und kreisfreien Städte in Westfalen-Lippe setzt die Vorgaben des § 5 Absatz 1 ÖPNVG-E um.

Zu den bisherigen Mitgliedszweckverbänden, die durch die Kreise und kreisfreien Städte als direkte Träger abgelöst werden, zählt für den Raum Münster der Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM). Damit endet die bisherige mittelbare Vertretung der Stadt Münster beim NWL, die bislang über von der Verbandsversammlung des ZVM entsandte Vertreter erfolgte.

Außerdem ist es perspektivisch vorgesehen, von der Möglichkeit des § 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 des ÖPNVG-E Gebrauch zu machen und auch den „Stadtbusstädten“ (kreisangehörigen Städten mit eigenem Verkehrsbetrieb) eine Vollmitgliedschaft im NWL zu ermöglichen. Auf diese Weise sollen die Zusammenarbeit vor Ort und unter den ÖPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen besser ver-

zahlt und weitere Synergieeffekte hergestellt werden, um die Mobilität in der Region Westfalen-Lippe zukunftssicher und schlagkräftig aufzustellen.

Hierdurch entstehen nicht nur Effizienzgewinne innerhalb der Strukturen des NWL und des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen, sondern die Kreise und kreisfreien Städte **erhalten eine aktive Stärkung ihrer Position auf der regionalen Ebene in Westfalen-Lippe.**

2. Weitere Änderungen

a. Anpassung der Gremienstrukturen

Durch neue Gremienstrukturen wird **bei maximaler Effizienz des NWL die größtmögliche demokratische Repräsentanz** sämtlicher Kreise und kreisfreien Städte sichergestellt.

Die neue Verbandsversammlung des NWL soll entsprechend der Einigung aus dem Lenkungskreis vom 03.02.2026 gemäß § 6 Absatz 1 des Satzungsentwurfes 66 Vertreter haben, damit alle 19 künftigen neuen Träger fair repräsentiert sind. Hierbei entfallen 19 Sitze auf Hauptverwaltungsbeamte (Landräte/Oberbürgermeister oder von ihnen benannte Bedienstete), entsprechend den Vorgaben des § 15 Absatz 2 des Gesetzes über die kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG NRW). 47 Sitze werden durch politische Mandatsträger besetzt (Sitzverteilung nach der Einwohnerzahl der Verbandsmitglieder sowie der auf die einzelnen Verbandsmitglieder entfallenden Zug-Kilometer; Empfohlenes Verfahren zur Entsendung: Hare/Niemeyer, sodass sowohl demografische als auch verkehrliche Realitäten im Verbandsgebiet berücksichtigt werden).

Zugleich wird qua Satzung durch § 12 des Satzungsentwurfs ein Hauptausschuss gebildet, um dem Abstimmungsbedarf auch bei der steigenden Mitgliederzahl gerecht zu werden und **schlanke Entscheidungswege** zu erhalten.

Als kleineres Gremium zur Verbandsversammlung (12 Politiker, 7 Hauptverwaltungsbeamte) kontrolliert der Hauptausschuss künftig Entscheidungen mit großer finanzieller Tragweite, wobei hieran jedes Verbandsmitglied mit einer Stimme teilhat. Die Besetzung(smodalitäten) des Hauptausschusses mit einer Vertretung der Stadt Münster wird (werden) aktuell noch mit dem NWL geklärt und ggf. im Rahmen einer Ergänzungsvorlage zur Entscheidung vorgelegt. Mithin fungiert **der Hauptausschuss als operativer Stabilitätsanker zwischen Effizienz und Transparenz.**

Als Ergebnis weiterer Verhandlungen über den Satzungsentwurf nach der Verbandsversammlung im März 2026 wird als **zusätzliches Instrument des Minderheitenschutzes die Verankerung eines Sondervotums** im Hauptausschuss vorgeschlagen. Hierdurch erhält jedes Ausschussmitglied das verbriefte Recht, seine abweichende Auffassung als Anlage zum Protokoll bzw. als separaten Punkt direkt in die Beschlussvorlage aufzunehmen. Zugleich wird auch die Mehrheit dadurch gestärkt, dass die endgültige Entscheidung in der Verbandsversammlung unter zwingender Berücksichtigung der Mindermeinung und mithin auf einer qualifizierten Abwägungsgrundlage getroffen wird.

b. Anpassung der Beschlussquoren

Außerdem werden mit der Satzungsänderung die Beschlussquoren für die Verbandsversammlung angepasst (§ 7 Absatz 2 und 3 Satzungsentwurf), wenngleich der Schutz lokaler Interessen unverändert fortbesteht (§ 7 Absatz 3 Unterabsatz 2 Satzungsentwurf).

Die Verbandsversammlung fasst zwar Beschlüsse für das laufende Geschäft und operative Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit **grundsätzlich mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen** (§ 7 Absatz 2 Satzungsentwurf), soweit nicht das GkG NRW oder besondere Regelungen etwas anderes vorsehen.

Dazu zählen gemäß § 7 Absatz 3 des Satzungsentwurfs insbesondere Beschlüsse über:

- **Verkehr & Förderung:** Operative Schritte in Verkehrsverträgen (i) sowie die Festlegung des Förderkatalogs (k).
- **Kooperationen & Vertretung:** Mitgliedschaften in Verbänden (j), Vereinbarungen mit anderen Aufgabenträgern (p) sowie Mandatierungen und Übertragungen auf Nachbarzweckverbände (q).
- **Organisation & Personal:** Geschäftsordnungen und Entschädigungen (l), Bildung von Ausschüssen (o) sowie die Bestellung der Geschäftsführung (r) und des Verbandsvorstehers (v, w).
- **Gremien- & Beteiligungsmanagement:** Weisungen und Wahlen für Tochtergesellschaften (m, n, u) sowie die rein formale Feststellung des Jahresabschlusses (s).

Für besonders bedeutsame und strategische Angelegenheiten gelten aber darüberhinausgehend qualifizierte Quoren (§ 7 Absatz 3 Satzungsentwurf). Hierdurch wird das gemeinsame Ziel angestrebt, einen Zweckverband zu gestalten, der nicht nur handlungsfähig ist, sondern zugleich auch die finanzielle und politische Autonomie jedes einzelnen Kreises maximal schützt. Weitere Verhandlungen über den Satzungsentwurf mit jeder einzelnen Mitgliedskörperschaft im März 2026 haben insbesondere die folgenden Ergebnisse gebracht:

- **Die Kreise und kreisfreien Städte werden vor einer finanziellen Mehrbelastung durch eine Verbandsumlage geschützt (§ 7 Absatz 3 e) Satzungsentwurf):** Die Kreise und kreisfreien Städte behalten die Kontrolle über den Haushalt. Die Erhebung der Verbandsumlage ist nur mit einer Zustimmung einer 2/3-Mehrheit der Verbandsversammlung möglich. Entsprechend des ersten Vorschlags kann keine Gebietskörperschaft gegen den geschlossenen Willen einer qualifizierten Mehrheit mit einer Umlage belastet werden. Der Haushalt (also das operative Geschäft) wird nicht an eine 2/3-Mehrheit gebunden, um zu verhindern, dass kleinste Meinungsunterschiede die sofortige Handlungsfähigkeit (Nothaushalt) des NWL riskieren und der gesamten Region schaden. Klarstellend ist zu betonen: auch ein defizitärer Haushalt führt nicht automatisch zu einer Umlage. Der Haushalt beinhaltet die strategischen und operativen Aufgabenschwerpunkte des jeweiligen Haushaltsjahres und die Umlage ist ein rechtlich völlig separater Beschlussakt.
- **Bei wesentlichen Finanzfragen des SPNV wird die maximale Sicherheit gewährleistet (§ 7 Absatz 3 h) Satzungsentwurf):** Das Quorum für die „wesentlichen Grundlagen der Finanzierung des SPNV“ wird von einer einfachen Mehrheit auf eine qualifizierte 2/3 Mehrheit angehoben. So werden Minderheitenrechte massiv geschützt, weil strategische Finanzentscheidungen künftig nicht mehr gegen den geschlossenen Willen einer Gruppe von Kreisen getroffen werden können. Die Kreise und kreisfreien Städte erhalten ein wirksames Korrektiv und die Sicherheit, dass über die SPNV-Mittel nur im breiten Konsens entschieden wird.
- **Die Satzungsänderung spiegelt die aktuelle Rechtslage wider und bringt Rechtsklarheit (§ 7 Absatz 3 h) 1. Satzungsentwurf):** Eine veraltete Regelung zur Herstellung des Einvernehmens beim SPNV-Netz wird ersatzlos gestrichen. Hierdurch erfolgt keine Kompetenzverschiebung, sondern es wird alleinig Rechtssicherheit hergestellt, weil bereits das aktuell gültige ÖPNVG diese Form der Abstimmung nicht mehr vorsieht. Ein deklaratorisches Festhalten an der Klausel würde nur zu mehr Verwirrung beitragen.
- **Die Geschäftsstellen vor Ort sichern weiterhin die enge Verbindung zu den Verbandsmitgliedern (§ 7 Absatz 3 t):** Nach dem neuen Satzungsentwurf soll die Einrichtung und Aufgabe von Geschäftsstellen nur noch mit einer 2/3 statt wie im vorherigen Entwurf mit einer einfachen Mehrheit in der Verbandsversammlung entschieden werden können.

Zugleich ist nach wie vor unbestrittener Teil der Satzung (§ 7 Absatz 3 Unterabsatz 2 des Satzungsentwurfs), **dass Entscheidungen der Verbandsversammlung, die sich nur im Gebiet eines Verbandsmitglieds unmittelbar auswirken, auch nur mit dessen Einverständnis** gefasst werden dürfen.

So erreichen wir auch mit den künftig 19 Trägern das Zielbild eines Zweckverbandes, der handlungsfähig bleibt und zugleich die finanzielle und politische Autonomie jedes einzelnen Kreises und jeder einzelnen kreisfreien Stadt maximal schützt.

c. „Entschlacken“ der Satzung

Zur Straffung und Beschleunigung der praktischen Arbeitsabläufe der Gremien des NWL wurde die Satzung bewusst von rein operativen Regelungen befreit und diese in Geschäftsordnungen überführt. Die Satzung als Grundlage des Binnenrechts des NWL wird hierdurch ein **kürzeres und lesbareres Regelwerk**, das durch die Konzentration auf wesentliche rechtliche Grundlagen zu einer **erhöhten Transparenz** bei den Abläufen im Verband führt.

d. Neuordnung von Aufgaben

Der NWL entwickelt sich aus sich heraus zu einem regionalen Mobilitätsverbund und hat zugleich nach dem ÖPNVG-E ab dem 01. Januar 2027 die Aufgabenträgerschaft für den SPNV an die neu zu gründende landesweite Anstalt („Schiene.NRW“) abzugeben. Mit der durch den ÖPNVG-E verpflichten vorgesehenen Übertragung der Aufgabenträgerschaft geht auch eine Änderung der Finanzierungsstrukturen einher. Die SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1 ÖPNVG/ÖPNVG-E) fließt nicht mehr dem NWL, sondern der landesweiten Anstalt zu. Zugleich benötigt der NWL Finanzierungsmittel zur Erfüllung seiner Hinwirkungsaufgaben auf der regionalen Ebene. Gemäß § 11 Absatz 1 a ÖPNVG-E erhält der NWL Mittel aus der Verbundpauschale, die er hierfür zu verwenden hat. Mit dieser **Pauschale „zur Finanzierung der allgemeinen und weiteren Aufgaben der Zweckverbände“** (vgl. die nachstehend näher konkretisierten Hinwirkungsaufgaben) soll erreicht werden, dass die Verwaltungsstrukturen im ÖPNV geschärft und die Zweckverbände Planungssicherheit erhalten (LT Drs. 18/17127, S. 51).

Um diese Ziele zu erreichen und dem Umstand gerecht zu werden, dass die bisherige Trägerschaft der Zweckverbände durch die Mitgliedszweckverbände nach dem ÖPNVG-E unzulässig sein wird, wird es dem NWL durch das ÖPNVG-E ab dem Jahr 2028 auch explizit versagt, die Mittel aus der Verbundpauschale nach § 11 Absatz 1 a ÖPNVG-E an die heutigen Mitgliedszweckverbände weiterzuleiten.

Resultat dieser zwei Strukturprozesse ist auch eine Aufgabenneuordnung im ÖPNV in Westfalen-Lippe.

Die Rolle des NWL als **Kompetenzzentrum für komplexe Themen** wie Digitalisierung, landesweite Fördermittel-Anträge und das Datenmanagement für Fahrgastinformationen im Rahmen der gesetzlichen **Hinwirkungsaufgaben** wird zugunsten der künftigen Verbandsmitglieder gestärkt.

Das Gesetz versteht unter Hinwirkung, dass der NWL in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine **integrierte Verkehrsgestaltung** im ÖPNV hinwirkt, insbesondere auf eine Koordinierung der Nahverkehrsplanungen seiner Mitglieder untereinander und mit der künftigen 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, kompatibel, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahr-

gastinformations- und Betriebssysteme und ein landesweit übergreifendes Marketing. Der NWL hat darüber hinaus auf eine **Ausgestaltung angemessener Kundenrechte** durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

Art und Umfang bzw. Intensität der Hinwirkung werden mit den neuen Trägern des NWL erarbeitet und weiterentwickelt werden.

Mit § 4 Absatz 6 und 7 des Satzungsentwurfs sichert der NWL an exponierter Stelle für das Verbandsgefüge die Möglichkeit für seine künftigen Verbandsmitglieder, Aufgaben über Kreisgrenzen hinweg zu bündeln und weitere Aufgaben freiwillig an ihn zu übertragen. Letzteres kann erfolgen durch:

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

Die Aufgabenneuordnung erfolgt **nicht nur „auf dem Papier“, sondern entlastet die Verwaltungen vor Ort auch in der täglichen praktischen Arbeit.** Der NWL bündelt Wissen und Ressourcen, die in kommunalen Verwaltungen ansonsten personell oft nur redundant vorgehalten werden können. Durch die Nutzung von Tochtergesellschaften (wie der WestfalenTarif GmbH) wird das Fachwissen des NWL im Bereich der gesetzlichen Hinwirkung operativ nutzbar gemacht.

Der Mobilitätsverbund NWL verknüpft im Sinne des ÖPNVG NRW die rechtlich getrennten Zuständigkeiten der Aufgabenträger und die betrieblichen Leistungen der Unternehmen zu einem **durchgängig erlebbaren, multimodalen Verkehrsangebot**. Schwerpunkte liegen dabei u.a. in den folgenden Bereichen:

- **Partner der kommunalen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen:**
 - Gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern (Kreise, Städte) ist der Mobilitätsverbund die Plattform, auf der SPNV, Schnellbus und ÖSPV-Planungen zusammengeführt und zu einem abgestimmten Gesamtkonzept für den Kooperationsraum gebündelt werden
 - Gegenüber den Verkehrsunternehmen setzt der Verbund den Rahmen (Tarif, Informationsstandards, Qualitätsvorgaben, Schnittstellen) und sorgt dafür, dass die Leistungen der verschiedenen Unternehmen beim Kunden als ein integriertes System ankommen
- **Koordinierte Angebotsplanung:**
 - Abstimmung von SPNV-, ÖSPV- sowie zusätzlichen On-Demand und Sharing-Angeboten (Takte, Knoten, Anschlüsse, Schnellbusse) zu einem abgestimmten Gesamtnetz
 - Koordination der Nahverkehrsplanungen der Aufgabenträger mit dem Ziel auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken und auf einen höheren Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes am Modal Split
- **Tarifliche Integration und Vereinheitlichung:**
 - Bildung und Weiterentwicklung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs im Verbundgebiet
 - Hinwirken auf kooperationsraumübergreifende Tarife
- **Harmonisierung von Beförderungsbedingungen und Qualitätsstandards:**
 - Entwicklung einheitlicher Beförderungsbedingungen, Produktstandards (z. B. Produktklassen im SPNV, Komfortstandards) und Qualitätsstandards (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Information)
 - Verankerung dieser Standards in Verkehrsverträgen und kontinuierliches Monitoring, damit das System für Fahrgäste als einheitlich wahrgenommen wird

- **Integrierte Fahrgastinformation und digitale Systeme:**
 - Aufbau und Bereitstellung kompatibler, standardisierter Fahrgastinformations- und Betriebssysteme (Echtzeitdaten, Auskunft, Störungsinformation)
 - Nutzung der Digitalisierung (Apps, Echtzeitinformationen, E-Ticketing) als verbundweite „Benutzeroberfläche“ für Bürgerinnen und Bürger (Buchung aller Mobilitätsangebote aus einer Hand und bis zur letzten Meile)
- **Übergreifendes Marketing und Mobilitätsentwicklung:**
 - Durchführung eines übergreifenden Marketings für den Gesamtverbund (Marke, Kampagnen, Produktfamilien), um ÖPNV und vernetzte Mobilität attraktiver zu machen
 - Mitwirkung an regionaler Mobilitätsentwicklung (z. B. Mobilitätsmanagement, Förderung vernetzter Mobilität mit Mobilstationen, Bike+Ride, SharingAngeboten) [in Kooperation mit Kommunen und Land]

III. Zeitplan

Ausgehend von den **sehr kurz bemessenen gesetzlichen Fristen** müssen die grundlegenden Beschlüsse für die Landesstrukturreform (insbesondere der Satzung für die neu zu gründende landesweite Anstalt) spätestens zu Beginn des 3. Quartals 2026 in die Wege geleitet werden, unabhängig davon, dass die Novellierung des ÖPNVG noch nicht beschlossen wurde. Wenn das ÖPNVG nicht novelliert wird, haben die Beschlüsse keine negativen finanziellen Auswirkungen, da dann die öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen bestehen bleiben. Dies setzt voraus, dass die Binnenstruktur des NWL bereits erfolgreich novelliert wurde.

Das bedeutet, dass die neue Satzung und der Trägerwechsel in der **Verbandsversammlung des NWL im Juli (und bis dahin in den Vertretungskörpern der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Mitgliedszweckverbände) beschlossen** werden müssen.

Daraus ergeben sich **die wichtigsten Meilensteine im Überblick:**

- April bis Juli 2026: In dieser Phase müssen die Kreistage und Stadträte entscheiden:
 1. Die Satzungsänderung des NWL beschließen und ihre Vertreter in den Mitgliedszweckverbänden zur entsprechenden Beschlussfassung anweisen.
 2. Den Austritt der bisherigen Mitgliedszweckverbänden aus dem NWL beschließen und ihre Vertreter in den Mitgliedszweckverbänden zur entsprechenden Beschlussfassung anweisen.
 3. Die neuen Vertreter für die NWL-Verbandsversammlung für den Zeitpunkt ab dem Eintritt in den NWL entsenden.
- Im Anschluss: Beschlussfassung und Zustimmung der vier Mitgliedszweckverbände mit entsprechenden Mehrheiten erforderlich.
- 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-Anstalt.

Wenn der Entwurf der Satzung für die neue landesweite Schienen-Anstalt erstellt ist, werden weitere Anpassungen der NWL-Satzung nötig, um den Wechsel der SPNV-Aufgabenträgerschaft zu vollziehen. Daher wird es 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, sodass dieses zweistufige Verfahren notwendig ist.

IV. Folgen eines Ausbleibens des Beschlusses

Die vollständige Darstellung verlangt einen **Hinweis auf die möglichen Folgen bei dem Ausbleiben des Trägerwechsels und der Satzungsänderung:**

Um eine breite und ausgewogene Mitsprache im NWL sicherzustellen, schlossen die Vertreter der Fraktionen der Verbandsversammlung in dem Lenkungsreis (Kreis von Vertretern der Verbandsversammlung des NWL zur Begleitung des Strukturreformprozesses) den politischen Kompromiss, dass die Verbandsversammlung künftig aus 66 Vertretern bestehen soll.

Legt man eine Sitzverteilung nach Hare/Niemeyer zugrunde, ergäbe sich folgendes Bild:

Variante 66 Sitze | Modellierung der Sitzverteilung der Verbandsversammlung des ZV NWL

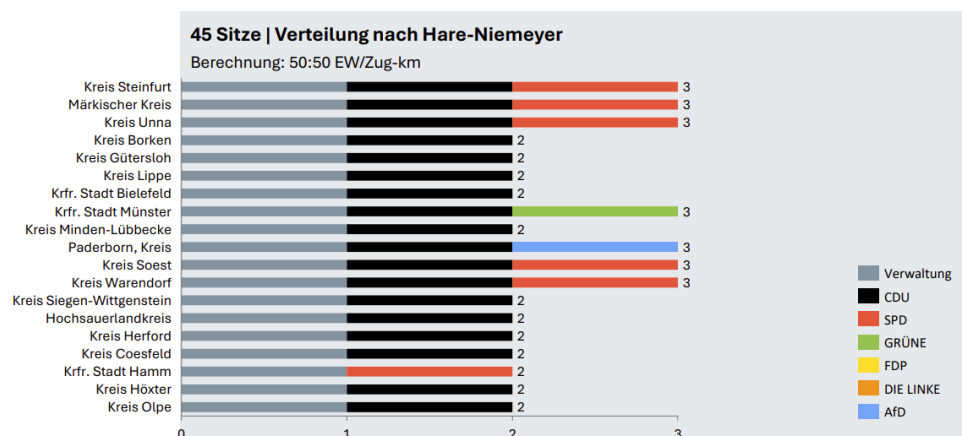


27. Februar 2026

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, sodass in diesem Fall 26 politische Vertreterinnen und Vertreter aus den Mitgliedskörperschaften entsandt würden.

Legt man eine Sitzverteilung nach Hare/Niemeyer zugrunde, ergäbe sich folgendes Bild:

Variante 45 Sitze | Modellierung der Sitzverteilung der Verbandsversammlung des ZV NWL



27. Februar 2026

Einordnung

- Entscheidung des Lenkungs-kreises für die Verwendung des **Hare-Niemeyer** Verfahrens zur Modellierung der Sitzverteilung in der VV des ZV NWL
- Insgesamt **45 Sitze** in der Verbandsversammlung des ZV NWL, davon **19 Sitze für Hauptverwaltungsbeamte** und **26 Sitze für die Politik**
- Als Basis der politischen Sitzverteilung liegen die Proportze der **Ergebnisse der Kommunalwahl in NRW 2025** zugrunde

Auch könnte die Bezirksregierung entscheiden, dass überall nur die gesetzlich notwendigen Quoren einschlägig sein müssen, sodass ein Großteil der Entscheidungen wiederum nur der einfachen Mehrheit unterliegen. Künftige redaktionelle Änderungen des Satzungsentwurfs mit unwesentlichem Charakter sind nicht ausgeschlossen.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Zielfassung des Satzungsentwurfes

Anlage 2: Satzungsentwurf als dreispaltige Synopse mit Anmerkungen

Anlage 3: Tenor Satzungsänderung und Trägerwechsel

Anlage 4: Informationsvorlage 27/2026 „Weiterentwicklung der Strukturen des NWL (Teil Satzung und Geschäftsordnung)“ aus der vergangenen Sitzung der NWL-Verbandsversammlung