



Vorabinformation für die Kreise und kreisfreien Städte im NWL-Verbandsgebiet

Auswirkungen der bevorstehenden ÖPNVG-Novellierung und sich daraus ergebende Beschlussnotwendigkeiten auf kommunaler Ebene im Jahr 2026

Einleitung

Der **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)** ist der kommunal getragene Aufgabenträger für den **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** im Raum Westfalen-Lippe. Er plant, organisiert, finanziert und steuert die regionalen Bahnverkehre. Zu seinen Kernaufgaben zählen u. a. die Erstellung des Nahverkehrsplans und damit verbunden alle Aspekte der strategischen und operativen Planung von SPNV-Linien, die Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen, die Qualitätssteuerung sowie die verantwortungsvolle Verwendung der dem NWL zugewiesenen öffentlichen Mittel.

Über die SPNV-Aufgabenträgerschaft hinaus nimmt der NWL eine gesetzlich verankerte Hinwirkungsaufgabe wahr. Darüber hinaus übernimmt der NWL im Bereich der **Infrastrukturförderung** eine zentrale Aufgabe, indem er als **hoheitlich handelnde Bewilligungsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen** Fördermittel für Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur prüft, bewilligt und deren zweckentsprechende Verwendung begleitet. Damit leistet der NWL einen Beitrag zur Stärkung integrierter, abgestimmter und zukunftsfähiger Mobilitätsstrukturen in der Region – ohne die kommunale Zuständigkeit der Träger im ÖPNV zu ersetzen. Zudem ist der einer der Gesellschafter der WestfalenTarif GmbH, und wirkt aktuell über seine Rolle als einnahmeverantwortlicher Partner für den SPNV mittelbar in den Gremien der WTG auf die Entwicklung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes in Westfalen-Lippe hin.

Im Zuge der **Reform des ÖPNVG NRW** ist vorgesehen, die **SPNV-Aufgabenträgerschaft auf eine landesweite Organisation („Schiene.NRW“) zu übertragen.** Gleichzeitig wird die **bisherige Zulässigkeit der Übertragung von Hinwirkungsaufgaben an Mitgliedszweckverbände in ihrer bisherigen Form nicht fortgeführt – eine Weiterleitung von Finanzmitteln ist nach Gesetzesentwurf nicht mehr zulässig.** Vor diesem Hintergrund sind der NWL und seine kommunalen Träger gefordert, ihre künftige Rolle neu zu bestimmen: Es gilt, die kommunalen Interessen Westfalen-Lippes in die neue Landesstruktur einzubringen, tragfähige Formen der regionalen Mitwirkung und Einflussnahme zu sichern. Außerdem ist zu entscheiden, wie Koordination, Abstimmung und Unterstützung an den Schnittstellen zwischen SPNV, ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten künftig organisiert werden. Dies erfordert klare Vereinbarungen, neue Kooperationsformate und eine aktive Mitgestaltung des Übergangsprozesses durch die kommunalen Träger. Dieses Schreiben dient als Erstinformation und fasst die wesentlichen Änderungen, die sich aus der Reform des ÖPNV ergeben, zusammen.

Es stellt die wesentlichen Rahmenbedingungen, Handlungsoptionen und Entscheidungsbedarfe transparent dar, um eine fundierte Grundlage für die politische Diskussion und Meinungsbildung in den kommunalen Gremien zu schaffen. Diese Vorlage dient nur der ersten Information und zur Vorbereitung der im nächsten Sitzungsblock einzubringenden Beschlussvorlagen.

1. Der Kern der Reform

Das Land NRW ordnet die Strukturen im Nahverkehr neu. Ziel ist eine effizientere, einheitlichere Organisation. Die Aufgabenträgerschaft soll für den SPNV von den derzeitigen drei Aufgabenträgern (Go.Rheinland, VRR und NWL) auf Schiene.NRW fusioniert werden. Zusätzlich werden in der Gesetzesnovellierung des Gesetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG-E) Aufgaben und entsprechende Finanzierungsstrukturen klarer zugeordnet und geregelt. Für Westfalen-Lippe bedeutet dies das Ende der bisherigen „Organisationsform“ des NWL mit seinen Unter-Zweckverbänden.

Das Land ist dabei, das Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) zu reformieren. Eine finale Beschlussfassung des Landtages wird im Juni 2026 erwartet. Das neue ÖPNVG sieht sehr kurze Übergangsfristen vor, sodass zur Einhaltung der Fristen und notwendigen Gremienläufe dringend bereits dieses Jahr Handlungsbedarf besteht.

Die ÖPNVG-Novellierung zwingt unseren regionalen Akteur, den **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**, zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung. Die bisherige Organisation – bei der eine Zwischenstruktur mit Träger-Zweckverbänden (Mitgliedszweckverbände) zwischen den Kreisen und dem NWL standen – ist für eine Finanzierung gesetzlich so nicht mehr vorgesehen und klar ausgeschlossen. Insoweit sind die Mitgliedszweckverbände für sich aufgerufen, die Auswirkungen des angestoßenen Veränderungsprozesses für sich auszuwerten und die notwendigen Schlüsse daraus zu ziehen.





























Wirkung des ÖPNVG-E			
Aufgaben	ÖPNVG		ÖPNVG-E
	Zuständigkeit	Tatsächliche Ausführung	Zuständigkeit
SPNV-Aufgaben • Planung • Organisation • Ausgestaltung • Finanzierung			Schiene.NRW   
Hinwirkungsaufgaben, insb. auf: • Bildung einheitl. Gemeinschaftstarif sowie kooperationsraumübergreifender Tarife • Koord. Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen • Produkt- und Qualitätsstandards • Kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende FGI- & Betriebssysteme • Übergreifendes Marketing & Kundenrechte		         Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Gipfel	 (GmbH/AöR)
ÖSPV-Aufgaben • Planung • Organisation • Ausgestaltung • Finanzierung	Gebiets-körperschaften	• Gebietskörperschaften • Übertragung und/oder Unterstützung durch (u.a.):      	• Gebietskörperschaften • Übertragung/Unterstützung möglich:       Weitere Akteure Künftig mögliches Aufgabenfeld der MZV

Abbildung: Wirkungsmechanismen aus der Aufgabenzuweisung des alten und neuen ÖPNVG

2. Was ist der NWL und was ist seine „Hinwirkungsaufgabe“?

Der NWL war bisher für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig. Er hatte aber auch bereits gesetzlich die Pflicht, auf ein einheitliches Mobilitätssystem „hinzuwirken“. Dazu sollen auch künftig folgende Tätigkeiten konkret auf der regionalen Ebene erfolgen:

- **Einheitliche Tarife:** Sie sollen mit einem Ticket durch ganz Westfalen (und NRW) fahren können.
- **Vernetzung:** Busse und Bahnen müssen aufeinander abgestimmt sein (in Bezug auf die Fahrpläne, Anschlüsse).
- **Standards:** Entwicklung und Angebot von Modulen bzw. Planungsgrundlagen für Mobilitätsstationen in einem einheitlichen Design. Während die Technik und Funktionen standardisiert sind, lässt sich die Optik lokal individuell anpassen.
- **Fahrgastinformation:** Bereitstellung zentraler, digitaler Systeme für Fahrplandatenmanagement, Auskunft und Störfallinformation
- **On-Demand-Integration:** Unterstützung der Kommunen bei der Planung von Rufbus-Systemen, die als Zubringer zum SPNV fungieren (Last-Mile-Solution).
- **Qualität:** Überall in der Region sollen ähnliche Mindeststandards für Sauberkeit, Anschlusszeiten und Service gelten.
- **Fördermittel-Management:** Der NWL bündelt kommunale Bedarfe und steuert die Beantragung über die Ebene Planung inkl. Förderung.

3. Was ändert sich konkret für die Kommunen?

Bisher war der NWL oft ein „Verband der Verbände“. Das neue Gesetz schreibt vor: **Verantwortung muss direkt übernommen werden.**

- **Direkte Trägerschaft:** Zukünftig müssen die 19 Kreise und kreisfreien Städte in Westfalen-Lippe unmittelbare Mitglieder des NWL werden. Darüber hinaus wird den kreisangehörigen Städten mit einem eigenen Stadtbusbetrieb in Aussicht gestellt werden, Mitglied des NWL zu werden. In Arbeitsgruppen mit der Verwaltung und anderen relevanten Ansprechpartnern sowie über die Mitglieder der Verbandsversammlung wird die Zusammenarbeit direkter umgesetzt.
- **Satzungsänderung:** Damit dies rechtlich gültig wird, muss in jedem, der 19, einzelnen Kreistage und Stadträte die neue Satzung des NWL beschlossen werden, in dem die Trägerschaft neu geregelt wird. (Hinweis: Die Kreise Paderborn und Höxter haben den Trägerwechsel Schritt bereits vollzogen). Weitere Details hierzu werden aktuell in einem umfangreichen Informationspaket zusammengestellt, das Ihren Kreisen und kreisfreien Städten bis Mitte Februar zur Verfügung gestellt wird. Die finalen Beschlüsse erfolgen im Sommer in den jeweiligen Sitzungen.
- **Neuordnung der Aufgaben:** Die derzeitigen „Zwischen-Verbände“ (Mitgliedszweckverbände) stehen zur Disposition. Die Politik vor Ort muss entscheiden:
 1. Lösen wir diese Zwischen-Verbände mit ihrem derzeitigen Aufgabenspektrum auf?
 2. Übertragen wir weitere Aufgaben komplett an den NWL?
 3. Führen wir bestimmte Aufgaben in eigener kommunaler Regie und somit auch Finanzierung (z.B. über eine eigene GmbH) weiter?

→ Diese Entscheidung ist zeitnah zu treffen, da die abgesicherte Finanzierung im Dezember 2026 endet. Die Entscheidung muss im Rahmen der Mitgliedszweckverbandssitzungen getroffen werden. Es wird derzeit mit dem Ministerium verhandelt, ob die Übergangsfristen verlängert werden können.

Die Mitgliedszweckverbände erarbeiten derzeit ihrerseits Konzepte und werden damit auf die Kommunen zukommen.

Ein weiterer Baustein der Reform ist die **Neuordnung der Westfalen Tarif GmbH**. Bisher hat der NWL einen Teil seiner Aufgaben – insbesondere die Sicherstellung eines einheitlichen Tarifs in der Region – auf die WTG übertragen, gemeinsam mit weiteren Gesellschaftern (den Tarifgemeinschaften). Das neue Gesetz (ÖPNVG NRW) verlangt hier jedoch mehr Klarheit und Direktheit:

- **Anpassung der Gesellschafterstruktur:** Um den neuen gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen, muss die Struktur der WTG angepasst werden. Die Verantwortung für die „Hinwirkungsaufgaben“ (hier insbesondere auf den einheitlichen Tarif) muss rechtlich zweifelsfrei beim Zweckverband (NWL) bleiben.
- **Regieeinheit für den Tarif:** Der NWL hat zukünftig die Möglichkeit, die WTG als sogenannte „Regieeinheit“ einzusetzen. Das bedeutet:
 - Die WTG kann weiterhin die operative Arbeit erledigen (z.B. Ticketsortiment und -preise koordinieren).
 - Die strategische Entscheidungsgewalt und die rechtliche Verantwortung liegen jedoch zwingend beim NWL in kommunaler Trägerschaft und damit direkt bei den beteiligten Kreisen und Städten.

Kurzgefasst: Die WTG bleibt als operativer Arm für den Tarif wichtig, muss aber enger und direkter an den NWL (und damit an Ihre direkte kommunale Kontrolle) angebunden werden. Da Sie (die Kreise und kreisfreien Städte), nun unmittelbarer Träger des NWL werden, entscheiden Sie künftig direkter darüber, wie der Tarif und der Vertrieb in Westfalen-Lippe ausgestaltet wird.

Sie müssen mit Ihren Verkehrsunternehmen und ihren jeweilige Stadtbustädten entscheiden:

- Wie gehen wir mit den regionalen Tarifgesellschaften um?
- Wollen wir die tarifliche Hinwirkung langfristig ohne eine zusätzliche Managementgesellschaft durch den NWL durchführen lassen?
- Oder bleibt die Managementgesellschaft WTG mit einer veränderten Gesellschafterstruktur bestehen.

→ Weitere Details erhalten Sie mit dem umfangreichen Informationspaket. Eine Entscheidung ist ebenfalls im Sommer dieses Jahres erforderlich.

4. Strategische Rolle des NWL

Der NWL wandelt sich vom SPNV-Aufgabenträger zum **strategischen Gestalter, Koordinator und Moderator** des gesamten Mobilitätssystems. Für Sie als Entscheidungsträger vor Ort bietet dieser „Mobilitätsverbund“ handfeste Vorteile:

- **Entlastung der Verwaltung („Verlängerte Werkbank“):** Der NWL fungiert als fachliche Unterstützung für Ihre kommunalen Planungsämter. Er übernimmt hochkomplexe Planungs-, Beratungs- und Förderaufgaben, die in den lokalen Rathäusern personell oft nicht in dieser Tiefe geleistet werden können.
- **Einheitliche Standards:** Durch den Verbund werden in der Region Qualitätsstandards gesetzt (z. B. für einheitlich gestaltete und funktionsfähige Mobilstationen). Das sichert ein professionelles Erscheinungsbild und hohe Funktionalität vor Ort.
- **Politische Relevanz & Schnittstelle:** Der NWL ist der zentrale Kommunikationspartner gegenüber „Schiene NRW“ und dem Land, um lokale Interessen auf Landesebene wirkungsvoll zu vertreten.
- **Strategischer „Priorisierer“:** Angesichts knapper Kassen zeigt der NWL Zielkonflikte transparent auf und bereitet Entscheidungsalternativen für die Politik so auf, dass sie nachvollziehbar und rechtssicher sind.

5. Das neue Finanzierungssystem

Durch die Gesetzesnovellierung (ÖPNVG-E) werden die Finanzierungsquellen den jeweiligen Aufgabenbereichen strikt zugeordnet. Dies sorgt für Transparenz, bedeutet aber auch ein Ende der bisherigen flexiblen Weiterleitung von Mitteln.

Aufgabe	Finanzierungsquelle	Empfänger / Zuständigkeit
SPNV-Aufgaben (Regionalzüge & S-Bahnen)	SPNV-Pauschale	Schiene.NRW
Hinwirkung auf integrierte Verkehrsgestaltung	Verbundpauschale	Exklusiv der NWL
ÖSPV-Aufgaben (Busverkehr & kommunale Bahnen)	ÖPNV-Pauschale	Kreise und kreisfreie Städte (Kommunale Aufgabenträger)

Wichtige Fristen und Änderungen bei der Verbundpauschale:

Zentralisierung beim NWL: Künftig steht die Verbundpauschale (zur Ausübung der Hinwirkungsaufgaben) lediglich dem NWL zur Verfügung.

Aus für die Weiterleitung: Eine zukünftige Weiterleitung dieser Verbundpauschale an die heutigen Mitgliedszweckverbände (MZV) ist gesetzlich ausgeschlossen.

Übergangsregelung: Für die Umstellung ist eine Übergangsfrist vorgesehen. Letztmalig gibt es für 2026 die gesamthafte Auszahlung. Diese Mittel müssen spätestens bis Mitte 2027 entsprechend den Verwendungszwecken und Nachweisen verausgabt sein. Ab 2027 stehen dem NWL keine Mittel aus der SPNV-Pauschale mehr zur Verfügung. Übergangsweise kann der NWL aus der Verbundpauschale letztmalig zur Überbrückung für Personal und personalgebundene Sachkosten Mittel aus der Verbundpauschale an die Mitgliedszweckverbände weiterleiten. Eine Weiterleitung für Projektfinanzierung ist hingegen nicht vorgesehen. Da die Finanzierung für regionale Koordinationsaufgaben ab Mitte 2027 nicht mehr automatisch an die kleinen Unter-Zweckverbände fließen darf, müssen die Kommunen jetzt entscheiden: Sollen diese Aufgaben künftig zentral und effizient durch den NWL (aus der Verbundpauschale) erledigt werden, oder wollen die Kreise diese Aufgaben selbst finanzieren?

5. Warum ist das für Sie wichtig? (Handlungsbedarf)

In den kommenden Monaten müssen Sie in Ihren Gremien wichtige Weichenstellungen vornehmen:

- **Finanzierung:** Wie werden Aufgaben, künftig finanziert?
- **Struktur:** Welche operativen Aufgaben wollen Sie lokal behalten und welche sollen effizient beim NWL gebündelt werden?
- **Regionaler Vorteil:** Ziel ist ein „Mobilitätsverbund“, der über Kreisgrenzen hinweg funktioniert, um den ÖPNV für die Bürger attraktiver zu machen.

Glossar:

SPNV: Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge/S-Bahnen).

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr (Busse, Kommunale-Bahnen, On-Demand-Angebote).

Hinwirkungsaufgabe: Gesetzlicher Auftrag, für die Aufgaben des Mobilitätsverbundes

NWL: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (unser regionaler Mobilitätsverbund und derzeitiger SPNV-Aufgabenträger).

Mitgliedszweckverbände: Der Zweckverband NWL setzt sich derzeit aus vier regionalen Zweckverbänden zusammen – Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL), Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) und Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS).

Stadtbusstädte: Kreisangehörige Kommunen, die ein eigenes Verkehrsunternehmen und somit auch die Aufgabe des ÖPNV innehaben.