

04.02.2026

Drucksache 022/26

Grundlegende Informationen zur Rolle des ZRL und des NWL im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Änderungsgesetz

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Mobilität, Bauen, Kreis- und Regionalentwicklung	04.03.2026	Kenntnisnahme	öffentlich
Organisationseinheit	Mobilität, Natur und Umwelt		
Berichterstattung	Dezernent Adrian Kersting		
Budget	69	Mobilität, Natur und Umwelt	
Produktgruppe	69.04	Mobilität und Klimaschutz	
Produkt	69.04.01	Mobilitätsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	
Haushaltsjahr		Ertrag/Einzahlung [€]	0,00
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00
Klimarelevante Auswirkungen	<input checked="" type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> positive <input type="checkbox"/> negative		
Umfang der Auswirkungen	Erläuterung siehe Sachbericht		

Sachbericht

Der ZRL (seinerzeit noch Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe) wurde 1995 im Rahmen der sogenannten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gegründet. Damals wurde die Verantwortung für den SPNV im Rahmen der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn auf die Bundesländer übertragen. In NRW wurden, gemäß den Vorgaben im ÖPNVG NRW, zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft SPNV insgesamt neun Zweckverbände gegründet, die jeweils in kommunaler Trägerschaft standen. Der ZRL wurde und wird dabei von der Stadt Hamm sowie den Kreisen Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis, Kreis Soest und Kreis Unna getragen. Damit ist der SPNV seit der Regionalisierung in NRW in kommunaler Verantwortung und die kommunalen Gebietskörperschaften tragen letztlich auch das Haftungsrisiko.

Zwischen 1996 und 2007 war der ZRL als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV in der Region Ruhr-Lippe verantwortlich. Zum 01.01.2008 wurde durch eine Novellierung des ÖPNVG NRW die Zahl der SPNV-Aufgabenträger von neun auf drei reduziert. Der ZRL wurde seinerzeit, zusammen mit vier weiteren Zweckverbänden, Teil des neu gegründeten Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der NWL ist seitdem für den gesamten westfälisch-lippischen Raum der SPNV-Aufgabenträger (neben dem NWL sind in NRW der VRR (insbesondere im Ruhrgebiet und am Niederrhein) sowie go.Rheinland (im Rheinland) SPNV-Aufgabenträger). Bis 2020 wurden die Aufgaben des NWL dezentral durch eine Aufteilung auf die einzelnen Mitgliedszweckverbände (MZV) erledigt. Im Rahmen einer Strukturreform des NWL zum 01.01.2020 erfolgte einer Verlagerung aller wesentlichen Aufgaben rund um den SPNV (und das dafür zuständige Personal) direkt auf den NWL. Die MZV erhielten neue Aufgaben im Bereich der vernetzten Mobilität an der Schnittstelle zwischen SPNV und ÖSPV (öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) und erhalten hierfür Mittel aus der dem NWL zufließenden SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW (näheres zu den aktuellen Aufgaben des ZRL siehe unten). Da die MZV den NWL immer noch tragen, erfordern alle wesentlichen Entscheidungen des NWL zunächst entsprechende Beschlüsse aller MZV, was zu komplexen Abstimmungsprozessen führt.

Nähere Informationen zur heutigen Rolle des ZRL sowie der Struktur von ZWL und NWL können auch der als Anlage 1 beigefügten Präsentation entnommen werden.

Im Rahmen der erwähnten Strukturreform des NWL zum 01.01.2020 erhielt der ZRL seinen heutigen Namen (Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe). Aktuell übernimmt der ZRL für seine Mitgliedsgebietskörperschaften insbesondere folgende Aufgaben:

- Fördermittelgeber (z.B. Angebotsförderung für Schnellbusse, Allgemeine Förderpauschale (Verwendung beim Kreis Unna für die Finanzierung des Defizits der Radstation), Förderung ÖPNV-Servicezentralen (VKU Service))
- Beratung in rechtlichen Fragen (z.B. Unterstützung bei der rechtskonformen Ausreichung der Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket, von Mitteln des Corona-Rettungsschirms etc.)
- Datenmanagement ÖPNV (insbesondere Projekt Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) mit Konzipierung, Förderung der technischen Ausstattung, Betrieb des Hintergrundsystems etc., Beschaffung Mobilfunkdaten für Planungszwecke, Teilnahme an relevanten Befragungen zum Mobilitätsverhalten und zur Kundenzufriedenheit, z.B. Kundenbarometer NRW, Studie Mobilität in Deutschland)
- Interessenswahrnehmung gegenüber dem NWL
- Moderierende und beratende Tätigkeit bei relevanten Themen des NWL bzw. überregionalen ÖPNV-Fragen (z.B. ÖPNV-Bedarfsplan, Deutschlandticket)
- Austauschplattform der ÖSPV-Aufgabenträger im Raum Ruhr-Lippe
- Fahrgastinformation (z.B. Interaktiver Liniennetzplan)

Derzeit sind beim ZRL sechs Mitarbeitende beschäftigt. Die Finanzierung des Personals und aller weiteren Aufgaben erfolgt aus Mitteln der SPNV-Pauschale, die der NWL an seine MZV weiterleitet (s.o.) bzw. auf einem sogenannten „virtuellen Teilraumkonto“ bereitgestellt hat.

Im Zuge eines derzeit laufenden Gesetzgebungsverfahrens zur Novellierung des ÖPNVG NRW (ÖPNV-Änderungsgesetz) beabsichtigt die Landesregierung abermals eine Neustrukturierung der SPNV-Aufgabenträgerschaft. Konkret soll die Aufgabenträgerschaft zum 01.01.2027 auf eine neu gegründete Anstalt des öffentlichen Rechts („Schiene.NRW“) übertragen werden, auf die das Land NRW größeren Einfluss nehmen kann als in der heutigen Konstellation. Die Zweckverbände und momentanen SPNV-Aufgabenträger NWL, VRR und go.Rheinland sollen diese AöR tragen. NWL, VRR und go.Rheinland müssen künftig wiederum direkt von den kommunalen Gebietskörperschaften in ihren jeweiligen Räumen getragen werden. Die aktuelle Struktur, in der die MVZ den NWL tragen, wird damit künftig voraussichtlich nicht mehr möglich sein. Auch dürfen eventuell verbleibende MVZ, gemäß Gesetzentwurf, nicht mehr aus Mitteln, die dem NWL zufließen, finanziert werden. Aufgabe von NWL, VRR und go.Rheinland soll zukünftig sein, v.a. „auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken“. Hierfür sollen die Zweckverbände eine jährliche Pauschale erhalten. Dem NWL obliegt auch schon gemäß dem aktuell gültigen ÖPNVG NRW eine Hinwirkungsaufgabe. Durch die neue Struktur ohne gleichzeitige Zuständigkeit für den SPNV ist diese aber neu auszutarieren (s. hierzu auch Anlage 2).

Aus den obigen Ausführungen lassen sich folgende Punkte ableiten:

- Mit der laufenden Strukturreform im SPNV-Bereich beabsichtigt das Land, größeren Einfluss auf dieses Themenfeld zu erhalten, ohne die kommunalen Gebietskörperschaften aus der Trägerschaft und damit einer potentiellen Haftung zu entlassen. Wie u.a. die Diskussion um die Übernahme der eurobahn durch den NWL gezeigt hat, sind die finanziellen Risiken für die kommunale Hand kaum überschaubar und können Dimensionen annehmen, die die kommunalen Haushalte überfordern würden. Das Land will durch ein landesweites SPNV-Grundangebot, das dauerhaft garantiert wird, die Risiken zwar minimieren. Was dies im „Krisenfall“ konkret bedeuten würde, bleibt allerdings unklar. Das weitere Gesetzgebungsverfahren gilt es daher kritisch zu begleiten, um negative Auswirkungen für die kommunale Ebene zu minimieren.
- Der NWL hatte bereits vor geraumer Zeit Überlegungen für eine (eigene) Strukturreform aufgenommen. Dabei sollte der NWL u.a. von den MVZ entkoppelt werden, um Entscheidungswege zu vereinfachen und zu beschleunigen. Durch das ÖPNV-Änderungsgesetz wird diese Entkopplung der MVZ wahrscheinlich sogar zwingend erforderlich, sodass diese kurzfristig (noch im Kalenderjahr 2026) vorzunehmen ist.
- Die künftige Rolle sowohl von NWL als auch MVZ, für unseren Raum des ZRL, ist neu zu definieren. Da die heutige Finanzierung der MVZ nicht mehr fortgesetzt werden kann, ist dies bei den Überlegungen für Struktur und Aufgaben zu berücksichtigen.

Zu den Überlegungen auf Ebene des NWL zur zukünftigen Aufgabenabgrenzung sowie den notwendigen strukturellen Änderungen ist auf die Anlagen 2 bis 7 zu verweisen. Diesen lassen sich bereits sehr konkrete Informationen u.a. zur notwendigen Überarbeitung der Satzung des NWL entnehmen, die noch vor der Sommerpause 2026 zu beschließen sein wird.

Auch der ZRL hat sich, gemeinsam mit den ihn tragenden Gebietskörperschaften, schon intensiv mit seiner zukünftigen Rolle auseinandergesetzt. Hierzu folgende Informationen:

Der ZRL verfügte bis 2025 noch über Mittel von mehr als 20 Mio. € auf seinem virtuellen Teilraumkonto beim NWL (s.o.). Um diese Mittel dauerhaft zu sichern, wurden sie im vergangenen Jahr vom Teilraumkonto abgerufen und z.T. für Förderprojekte verausgabt. Der Großteil der Mittel ist allerdings weiterhin vorhanden. Bei einer Auflösung des ZRL würden diese an das Land zurückfallen. Um die Mittel für die Region mittel- bis langfristig nutzbar zu machen, wurde daher überlegt, eine GmbH zu gründen, in die wesentliche Aufgaben, die der ZRL aktuell wahrnimmt, übergehen könnte. Die heutigen Förderverfahren könnten, bei einer Kappung der Finanzierungsströme vom NWL im Rahmen der ÖPNVG-Novellierung und einer Verlagerung der Geschäftstätigkeit auf die GmbH, zwar nicht fortgesetzt werden. Die meisten anderen Aufgaben, für die u.a.

der Kreis Unna einen klaren Mehrwert für sich erkennen kann, könnte der ZRL weiterhin anbieten und diese aus den noch vorhandenen Mitteln absehbar finanzieren. Vor diesem Hintergrund ist somit sehr genau zu überlegen, auf welcher Ebene (kommunale Aufgabenträger, ZRL, NWL) welche Aufgaben des ÖPNV (insbesondere im Bereich der Hinwirkungsaufgaben) am effizientesten und ohne Mehrkosten für den Kreis Unna wahrgenommen werden können. Der Kreistag des Kreises Unna wird im Laufe des Jahres 2026 auch hierzu Beschlüsse fassen müssen. Weitergehende Informationen zur neuen Rolle und den Aufgaben der GmbH des ZRL sowie dem Zusammenspiel mit dem neuen NWL folgen in den nächsten Sitzungen.

Schließlich ergibt sich durch die vom Land angestrebten, strukturellen Änderungen auch Anpassungsbedarf bei der WestfalenTarif GmbH (WTG). Nähere Informationen hierzu finden sich in den Anlagen 8 und 9.

Anlagen

Anlage 1: Präsentation Rolle des ZRL sowie Struktur von ZRL und NWL

Anlage 2: Vorabinformation des NWL für die Kreise und kreisfreien Städte im NWL-Verbandsgebiet

Anlage 3: Informationsvorlage des NWL: Die neue Struktur des NWL (Satzungsreform)

Anlage 4: Aktuell gültige Satzung des NWL

Anlage 5: Satzungsentwurf NWL – Zweispaltige Synopse ohne Anmerkungen

Anlage 6: Satzungsentwurf NWL – Dreispaltige Synopse mit Anmerkungen

Anlage 7: Satzungsentwurf NWL – Reinfassung

Anlage 8: Informationsvorlage des NWL: Die Zukunft des WestfalenTarifs

Anlage 9: Eckpunkte für den Verbundgrund- und Zusammenarbeitsvertrag