



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2026/0566

Der Oberbürgermeister

III/31-03-03-zi

Dezernat/Fachbereich/AZ

01.10.2026

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Finanzausschuss	05.10.2026	Kenntnisnahme	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	12.10.2026	Kenntnisnahme	öffentlich

Betreff:

Finanzielle Auswirkungen des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Kenntnisnahme:

Der Rat der Stadt Leverkusen nimmt die finanziellen Auswirkungen des Zehnten Gesetzes zur Änderung des ÖPNVG NRW zur Kenntnis.

gezeichnet:

Hebbel
In Vertretung
Inderwisch

In Vertretung
Lünenbach

I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

☐ **Nein** (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

☐ **Ja – ergebniswirksam – vgl. vorliegende Gesamtvorlage**

Produkt: Sachkonto:
Aufwendungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: ☐ Nein ☐ Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

☐ **Ja – investiv**

Finanzstelle/n: Finanzposition/en:
Auszahlungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: ☐ Nein ☐ Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

☐ Ansätze sind ausreichend
☐ Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr:

☐ Personal-/Sachaufwand: €
☐ Bilanzielle Abschreibungen: €

Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.

☐ Aktuell nicht bezifferbar

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:

☐ **Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten):** €

Produkt: Sachkonto

Einsparungen ab Haushaltsjahr:

☐ Personal-/Sachaufwand: €

Produkt: Sachkonto

☐ ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein

Begründung:

1. ÖPNVG-Novelle

Die Ausgangslage und der Reformprozess sind in der Sitzung des Finanzausschusses am 05.10.2026 (siehe Vorlage Nr. 2026/0503 „Eingliederung des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Sieg (ZV VRS) und des Zweckverbands Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) in den Zweckverband go.Rheinland (ZV go.Rheinland) gemäß § 22a Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit in Nordrhein-Westfalen (GkG NRW) - Grundsatzbeschluss zur Neuordnung der SPNV-Aufgabenträgerschaft (SPNV - Schienenpersonennahverkehr) in NRW, zur Gründung der Schiene NRW AöR und zur Umstrukturierung des Zweckverbandes go.Rheinland) dargestellt. Das Gesetz wurde vom Landtag NRW am 06.05.2026 verabschiedet und am 21.05.2026 im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW bekannt gemacht. Ein Teil des Gesetzes ist rückwirkend zum 01.01.2026 in Kraft getreten. Weitere Teile des Gesetzes – die die dargestellten strukturellen Veränderungen erforderlich machen – sind entweder am Tag nach der Bekanntmachung, also am 22.05.2026, in Kraft getreten oder werden zum 01.01.2027 in Kraft treten.

2. Neue Finanzierungsstruktur für den ÖPNV

Bisher sah das ÖPNVG NRW zwei Finanzierungstöcke für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), inklusive des SPNV, vor:

1. Die SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW, die das Land den Aufgabenträgerorganisationen für den SPNV (u. a. dem Zweckverband go.Rheinland) gewährte sowie
2. die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, die das Land den Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden für den ÖPNV (u. a. dem ZV AVV) gewährte.

Mit der ÖPNVG-Novelle hat das Land Zuständigkeiten und Finanzierungsflüsse geändert. Mit Wirkung ab dem 01.01.2027 wird es drei Finanzierungstöcke für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, inklusive SPNV, geben:

1. Die SPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW, die das Land einer noch zu gründenden landesweiten, kommunal getragenen Aufgabenträgerorganisation für den SPNV (Arbeitstitel: Schiene.NRW) gewähren wird,
2. die Verbundpauschale nach § 11 Abs. 1a ÖPNVG NRW, die das Land den Zweckverbänden in den drei Kooperationsräumen in NRW (u. a. dem Zweckverband go.Rheinland) gewähren wird sowie
3. die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, die das Land nach wie vor den Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden für den kommunalen ÖPNV (u. a. dem ZV AVV) gewährt.

Die SPNV-Pauschale, die der Finanzierung der Betriebsleistungen auf der Schiene dient, wird ab dem 01.01.2027 deutlich von derzeit mindestens einer Milliarde Euro auf künftig mindestens 1,6 Milliarden Euro steigen. Diese Steigerung minimiert die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos der Kreise und kreisfreien Städte als originäre Aufgabenträger für den SPNV, indirekt für Defizite der kommunal getragenen SPNV-Aufgabenträgerorganisation eintreten zu müssen.

Erfreulicherweise wurde mit der ÖPNVG-Novelle rückwirkend ab dem 01.01.2026 auch die ÖPNV-Pauschale von 130 Millionen Euro jährlich seit dem Jahr 2017 auf nun 170 Millionen Euro zzgl. einer Dynamisierung um 3 % ab dem nächsten Jahr angehoben; bezogen auf ganz NRW. (Der ZV AVV verwendet diese Mittel aktuell vornehmlich für die Fahrzeugförderung.) Die Finanzierung des Zweckverbandes go.Rheinland und seiner kommunal getragenen Trägerzweckverbände, ZV AVV und ZV VRS ist durch die neu eingeführte und zu niedrig bemessene Verbundpauschale jedoch nicht gesichert, so dass hier mittelfristig eine Umlageverpflichtung der Verbandsmitglieder und damit auch der Stadt Leverkusen droht. Hinzu kommt, dass eine Weiterleitung der Zuwendung nach § 11 Abs. 1a ÖPNVG NRW an die Trägerzweckverbände nur noch übergangsweise für das Jahr 2027 gestattet ist. Ab dem Jahr 2028 müssten die Trägerzweckverbände von den Verbandsmitgliedern auf anderem Wege finanziert oder aufgelöst werden, sofern die Auflösung nicht ohnehin durch die beabsichtigte Eingliederung ersetzt würde.

3. Finanzielle Risiken durch die für den Zweckverband go.Rheinland nicht auskömmliche Landesfinanzierung

In der Verbandsversammlung des Zweckverbandes go.Rheinland am 03.07.2026 wurde die Finanzsituation bereits im nicht öffentlichen Teil dargestellt. Die Werte ergeben sich aus der Mittelfristigen Finanzplanung für 2027 ff., der die Wirtschaftsplanung 2026 zu Grunde lag.

Möglicher Finanzierungsbedarf 2027-2032

	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Personalkosten (Dynamisierung: 3%)	19.165.663 €	19.740.633 €	20.332.852 €	20.942.838 €	21.571.123 €	22.218.257 €
Mietkosten (Dynamisierung: 2%)	2.559.000 €	2.610.180 €	2.662.384 €	2.715.631 €	2.769.944 €	2.825.343 €
Sachkosten (keine Dynamisierung)	10.420.532 €	10.420.532 €	10.420.532 €	10.420.532 €	10.420.532 €	10.420.532 €
Gesamtkosten	32.200.000 €	32.800.000 €	33.500.000 €	34.100.000 €	34.800.000 €	35.500.000 €
Verbundpauschale (Dynamisierung: 3%)	12.200.000 €	12.600.000 €	12.900.000 €	13.300.000 €	13.700.000 €	14.100.000 €
Umlage VRS-VU/AT (keine Dynamisierung)	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €	600.000 €
Projektförderung (keine Dynamisierung)	8.800.000 €	8.800.000 €	8.800.000 €	8.800.000 €	8.800.000 €	8.800.000 €
Förderberatung 9% (keine Dynamisierung)	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	0 €
Erstattungen Schiene.NRW (Dynamisierung: 2%)	1.500.000 €	1.600.000 €	1.600.000 €	1.600.000 €	1.700.000 €	1.700.000 €
Gesamteinnahmen	25.600.000 €	26.100.000 €	26.400.000 €	26.800.000 €	27.300.000 €	25.200.000 €
Differenz ohne Transformationspauschale	-6.600.000 €	-6.700.000 €	-7.100.000 €	-7.300.000 €	-7.500.000 €	-10.300.000 €
erw. Transformationspauschale bei einem Drittel in 2027	6.700.000 €	5.000.000 €	3.400.000 €	1.700.000 €	0 €	0 €
daraus resultierende Umlage	0 € (+100.000 €)	-1.700.000 €	-3.700.000 €	-5.600.000 €	-7.500.000 €	-10.300.000 €

In den dargestellten Ansätzen sind die derzeit bestehenden Gesamtkosten der VRS GmbH, der go.Rheinland GmbH, der AVV GmbH sowie der jeweiligen Trägerzweckverbände berücksichtigt. Die Transformationskostenpauschale wurde für das Jahr 2027 mit einem Gesamtvolumen von rund 20 Mio. Euro berücksichtigt. Diese reduziert sich bis zum Jahr 2030 sukzessive auf fünf Mio. Euro. Im vorliegenden Szenario wurde ein Drittel der Transformationskostenpauschale angesetzt. Auf diese Vorgehensweise konnten sich die derzeitigen Aufgabenträger verständigen. Die beteiligten Gesellschaften befinden sich aktuell in der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2027. Belastbare Aussagen zu den künftigen Kostenentwicklungen sowie zu möglichen Einsparpotenzialen können daher erst nach Abschluss der Planungsprozesse getroffen werden. Insoweit wird auf die Gremiensitzungen im November 2026 verwiesen.

Ungeachtet dessen werden weiterhin mögliche Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Finanzierungssituation geprüft, um die finanziellen Auswirkungen und hieraus resultierende Umlageszenarien ab dem Jahr 2028 bestmöglich zu begrenzen. Auf Basis dieser Darstellung könnten sich im schlechtesten Fall folgende Umlagebeträge ergeben:

Stichtag 31.12.2025

Quelle: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=download&code=12411-01i&option=xlsx>

VRS	Einwohner	Anteil in %	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Kreis Euskirchen	201.636	4,50	0,00	76.464,49	166.422,71	251.883,02	337.343,33	463.284,84
Oberbergischer Kreis	273.368	6,10	0,00	103.666,73	225.627,58	341.490,39	457.353,21	628.098,40
Rhein-Erft-Kreis	476.913	10,64	0,00	180.855,15	393.625,91	595.758,13	797.890,35	1.095.769,42
Rheinisch-Bergischer Kreis	283.775	6,33	0,00	107.613,27	234.217,13	354.490,78	474.764,44	652.009,83
Rhein-Sieg-Kreis	603.456	13,46	0,00	228.842,84	498.069,70	753.835,22	1.009.600,75	1.386.518,36
Stadt Bonn	323.587	7,22	0,00	122.710,80	267.076,44	404.223,80	541.371,16	743.483,06
Stadt Köln	1.025.523	22,88	0,00	388.899,26	846.427,80	1.281.079,91	1.715.732,03	2.356.271,98
Stadt Leverkusen	168.299	3,75	0,00	63.822,42	138.907,61	210.238,55	281.569,49	386.688,76
AVV								0,00
Städteregion Aachen	319.622	7,13	0,00	121.207,19	263.803,88	399.270,74	534.737,59	734.372,96
Kreis Düren	279.492	6,23	0,00	105.989,07	230.682,10	349.140,47	467.598,85	642.169,09
Kreis Heinsberg	263.507	5,88	0,00	99.927,23	217.488,69	329.172,07	440.855,45	605.441,48
Stadt Aachen	263.703	5,88	0,00	100.001,56	217.650,46	329.416,91	441.183,36	605.891,81
	4.482.881,00	100,00	0,00	1.700.000,00	3.700.000,00	5.600.000,00	7.500.000,00	10.300.000,00

4. Finanzielle Auswirkungen der ÖPNVG-Novelle auf den go.Rheinland Eigenbetrieb Fahrzeuge

In den Jahren 2027 bis 2031 wird der voraussichtliche Verlust von ca. 7.700.000 € auf ca. 75.000.000 € steigen. Hauptgrund hierfür sind die zu kapitalisierenden Zinsen für die zu finanzierenden Anzahlungen für die anzuschaffenden Fahrzeuge. Weiterhin fallen mit Inbetriebnahme der Fahrzeuge Abschreibungen an. Aufgrund der durch die Inbetriebnahme eingehenden Pachtzahlungen amortisiert sich langfristig die Anschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge.

Die zu kapitalisierenden Zinsen und die Abschreibungen wirken sich nicht auf die Liquidität aus. Sollten dennoch haushaltsrechtliche Risiken auftreten, ist geplant, diese Risiken durch die Schiene NRW AöR abzusichern. Der go.Rheinland Eigenbetrieb Fahrzeuge befindet sich aktuell in der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2027. Belastbare Aussagen zu den künftigen Kostenentwicklungen können daher erst nach Abschluss der Planungsprozesse getroffen werden. Insoweit wird auf die Gremiensitzungen im November 2026 verwiesen.

5. Finanzielle Risiken durch die mittelbare Haftung für die landesweite SPNV-Aufgabenträgerorganisation

Bereits heute haften die originären Aufgabenträger für den ÖPNV indirekt mittels ihrer Mitgliedschaft in einem der beiden Trägerzweckverbände für eventuelle Defizite der SPNV-Aufgabenträgerorganisation. Dieser Haftung kann sich [die Stadt/der Kreis X] nicht entziehen, da die (heute noch mittelbar und ab dem 01.01.2027 nur noch unmittelbar mögliche) Mitgliedschaft in dem Zweckverband go.Rheinland durch § 5 Abs. 1 Satz 1 lit b) ÖPNVG NRW zwingend vorgegeben ist. Eine Änderung wird es dadurch bei der Haftungskette geben. Die Kreise und kreisfreien Städte haften künftig als unmittelbare Verbandsmitglieder des Zweckverbands go.Rheinland direkt (und nicht mehr indirekt über die Trägerzweckverbände) für Defizite des Zweckverbands go.Rheinland und indirekt für Defizite der landesweiten Anstalt als neuem SPNV-Aufgabenträger.

Das Haftungsrisiko als solches ändert sich durch die aufgrund der ÖPNVG-Novelle zwingend umzusetzenden Strukturänderungen nicht wesentlich. Neu ist allerdings, dass es durch den zwangsweisen Zusammenschluss der drei heutigen SPNV-Zweckverbände in NRW (VRR, go.Rheinland und NWL – Nahverkehr Westfalen-Lippe) zu einer landesweiten Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) indirekt zu einer gesamtschuldnerischen Haftung aller Kreise und kreisfreien Städte in NRW für Defizite der SPNV-Aufgabenträgerorganisation kommen wird. Die gesamtschuldnerische Haftung der Gewährträger einer AöR im Außenverhältnis ist gesetzlich vorgegeben und kann nicht wirksam abbedungen werden. Somit könnte der Zweckverband go.Rheinland von einem Gläubiger der AöR in Anspruch genommen werden und müsste, wenn er einen Zahlungsausgleich im Innenverhältnis von den beiden anderen Gewährträgern nicht zeitnah realisieren könnte, von seinen Verbandsmitgliedern ggf. eine Umlage erheben, um seine Liquidität sicherzustellen. Da im Innenverhältnis jedoch ein Zahlungsausgleichsanspruch besteht, den die beiden anderen Zweckverbände erfüllen müssten, ist von einer dauerhaften einseitigen Belastung des Zweckverbands go.Rheinland und seiner Verbandsmitglieder nicht auszugehen.

Hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit des Haftungsrisikos werden die Mitglieder des Zweckverbands go.Rheinland durch die nicht unerhebliche Erhöhung der SPNV-Pauschale zunächst bessergestellt als heute. Perspektivisch ist jedoch mit stark steigenden Ausgaben für den SPNV zu rechnen, insbesondere, wenn das Land sein im Zukunftsvertrag der Regierungskoalition festgehaltenes Ziel, den ÖPNV/SPNV in NRW um mindestens 60 % zu steigern, realisieren will. Hinzu kommen stark steigende Trassenpreise aufgrund eines EuGH-Urteils aus März 2026, das die sogenannte Trassenpreissbremse für den SPNV für unionsrechtswidrig erklärt. Verhandlungen über eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für Zwecke des ÖPNV und SPNV zur Verfügung stellt, laufen derzeit. Ergebnisse stehen jedoch noch aus.

Auf Basis der heute bekannten Eckdaten über die künftigen Zuwendungen des Landes für die landesweite Anstalt auf der einen Seite und über die Kosten für die vertraglich bestellten SPNV-Betriebsleistungen auf der anderen Seite ergibt sich folgendes Bild über die finanzielle Situation der landesweiten Anstalt ab dem 01.01.2027:

Auf Grundlage der aktuellen Landesmeldung erscheint die Finanzierung der vertraglich bestellten SPNV-Leistungen in den ersten Jahren nach Gründung der landesweiten Anstalt zunächst auskömmlich. Für das Jahr 2027 wird landesweit noch ein deutlicher Finanzierungsüberschuss prognostiziert. Die Projektionen zeigen jedoch zugleich, dass die verfügbaren Mittel infolge stärker steigender Aufwendungen, insbesondere für Verkehrsverträge sowie Infrastruktur- und Trassenkosten, sukzessive aufgezehrt werden. Bereits ab 2029 werden landesweit Finanzierungsdefizite erwartet, die in den Folgejahren deutlich anwachsen. Die langfristige Auskömmlichkeit der Finanzierung hängt daher wesentlich von der weiteren Entwicklung der Regionalisierungsmittel sowie der Kostenentwicklung im SPNV ab.

Um einer finanziellen Inanspruchnahme der Gewährträger und damit mittelbar der Mitglieder der SPNV-Zweckverbände in NRW vorzubeugen, enthält die Satzung der landesweiten Anstalt, die am 06.11.2026 vom Zweckverband go.Rheinland beschlossen werden soll, in der aktuellen Entwurfsfassung (AöR-Satzung) verschiedene Regelungen zur Begrenzung und Bewältigung möglicher Finanzierungsdefizite, die in der nachfolgenden Übersicht dargestellt sind:



SPNV-Umlage im Detail

Voraussetzungen, Verfahren und Schutz von go.Rheinland

◦ Was ist die allgemeine SPNV-Umlage?

- Pflichtbeitrag aller Gewährträger zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebots
- Greift nur, wenn alle anderen Finanzierungsquellen nicht ausreichen (§ 40, § 42 Satzung)

◦ Voraussetzungen für die Einführung (mehrstufiges Verfahren)

- Stufe 1: Nachgewiesene Unterdeckung - Landesmittel, Fahrgeldeinnahmen, Surrogate reichen nicht
- Stufe 2: Rücklagen aus Risikovorsorgefonds aufgebraucht (§ 42 Satzung)
- Stufe 3: Kein ausreichendes Darlehen zur Überbrückung möglich
- Stufe 4: VR-Beschluss mit 3/4-Mehrheit (mindestens 18 von 24 Stimmen)
- Stufe 5: Anhörung der Verbandsversammlungen (formales Recht)
- Stufe 6: Übereinstimmende Zustimmung aller drei Verbandsversammlungen - **Veto möglich!**

Strukturelle Auswirkungen ÖPNVG NRW auf ZV go.Rheinland

Zusammengefasst verpflichtet § 42 AöR-Satzung die landesweite Anstalt zunächst zu einem angemessenen Risikomanagement und zur Bildung von Rücklagen, um finanzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und mögliche Belastungen zunächst aus vorhandenen Risikopuffern abzufedern. Reichen diese nicht aus, können unter bestimmten Voraussetzungen auch Darlehen aufgenommen werden. Des Weiteren ist die landesweite Anstalt gemäß § 8 Abs. 6 AöR-Satzung verpflichtet, Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgeldeinnahmen und zur Reduzierung der Kosten des SPNV-Leistungsangebots zu ergreifen.

Gemäß § 8 Abs. 5 AöR-Satzung wird das SPNV-Leistungsangebot nach Maßgabe des § 40 AöR-Satzung vorrangig durch Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldsurrogate und die vom Land NRW gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW zur Verfügung gestellten Mittel finanziert. Die Erhebung von Finanzierungsbeiträgen der Gewährträger in Form einer allgemeinen SPNV-Umlage ist demgegenüber nur unter engen Voraussetzungen gemäß § 40 Abs. 2 AöR-Satzung zulässig: Hierfür sind sowohl eine Mehrheit von 75% der satzungsmäßigen Stimmenzahl im Verwaltungsrat gemäß § 29 Absatz 7 Buchst. b) AöR-Satzung als auch übereinstimmende Beschlüsse der Verbandsversammlungen aller Gewährträger gemäß § 25 Absatz 6 Buchst. f) AöR-Satzung erforderlich. Die folgende Übersicht stellt die möglichen Alternativen zur finanziellen Inanspruchnahme der Gewährträger dar:



SPNV-Umlage im Detail

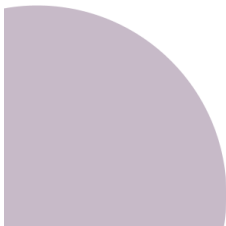
Voraussetzungen, Verfahren und Schutz von go.Rheinland

• Alternativen zur Umlage

- Freiwillige Finanzierungsbeiträge einzelner Gewährträger (§ 40 Abs. 1 f Satzung) - kein Veto
- **Abbestellung von Leistungen** im entsprechenden finanziellen Umfang (§ 8 Abs. 5 Satzung)
- Zusatzleistungen nur bei voller Finanzierungszusage des betreffenden Gewährträgers (§ 40 Abs. 6)

• Schutz von go.Rheinland

- Umlage erfordert Zustimmung von go.Rheinland - **vollständiges Vetorecht**



Strukturelle Auswirkungen ÖPNVG NRW auf ZV go.Rheinland

Die Erhebung einer Umlage zur Deckung von Defiziten der neuen landesweiten Anstalt ist in dem Entwurf der AöR-Satzung bewusst als *ultima ratio* verankert, die nur dann zum Tragen kommt, wenn die anderen Maßnahmen nicht in ausreichendem Umfang zu Einsparungen auf der Ausgabenseite beitragen. Trotz dieser in der AöR-Satzung verankerten Mechanismen zur Begrenzung und Steuerung finanzieller Risiken verbleibt gleichwohl ein Restrisiko einer erforderlichen Inanspruchnahme der Gewährträger und damit mittelbar auch der Mitglieder des Zweckverbands go.Rheinland. Dieses Restrisiko ist jedoch eine Folge der durch die Änderung des ÖPNVG NRW vorgegebenen Neuorganisation und Bündelung der SPNV-Aufgabenträgerschaft in der landesweiten Anstalt und lässt sich im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Neustrukturierung nicht vermeiden.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Die erforderliche Detailabstimmung zur Erstellung dieser Vorlage konnte die Verwaltung erst kurzfristig abschließen. Um die politischen Gremien noch im laufenden Turnus zu informieren, wird die Vorlage zum Nachtragstermin vorgelegt.