

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	04.11.2008	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	20.11.2008	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Maßnahmen im besonderen Landesinteresse - Finanzierung nach § 13 ÖPNVG NRW

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

UStA, 16.07.2002, TOP 2.4, Drs.-Nr. 5747
UStA, 17.06.2003, TOP 12, Drs.-Nr. 7312
Rat, 24.07.2003, TOP 27, Drs.-Nr. 7486
UStA, 24.01.2006, TOP 7, Drs.-Nr. 1925
Rat, 26.01.2006, TOP 15.1, Drs.-Nr. 2016
UStA, 14.11.2006 und Rat, 16.11.2006, Drs.-Nr. 2754
UStA, 15.04.2008, TOP 11 und Rat, 24.04.2008, TOP 20, Drs.-Nr. 5054

Sachverhalt:

Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss und der Rat nehmen Kenntnis.

Ausgangssituation

Mit Inkrafttreten des neuen ÖPNV- Gesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen am 01.01.2008, haben sich hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV und SPNV eine Reihe von Veränderungen ergeben. Die Zuständigkeit für die Förderung ist von den Bezirksregierungen auf die drei neuen Zweckverbände NWL, NVR und VRR übergegangen. Für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse bietet § 13 ÖPNVG die rechtliche Grundlage.

Methodik und Inhalt

Vorgabe nach § 7 ÖPNVG ist, auf Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan zu verfassen, der bei Bedarf fortzuschreiben ist. Enthalten sind hier alle Maßnahmen mit einem zuwendungsfähigen Investitionsvolumen von mehr als 3,0 Mio. €, die vom Land als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG gefördert werden sollen.

Dabei wurden nur die Maßnahmen berücksichtigt, die eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- Mit der Umsetzung muss zumindest bis zum Jahr 2013 begonnen werden.
- Das Vorhaben ist als indisponible Maßnahme oder Maßnahme der Stufe 1 im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan abgebildet.
- Das Vorhaben wird Kraft Gesetzes als Maßnahme im besonderen Landesinteresse eingestuft.
- Die Maßnahme ist bereits vor dem 01. Januar 2008 vom Land als so genannte Alt-

Maßnahmen genehmigt worden.

- Das besondere Landesinteresse ist im Einzelfall für eine Neumaßnahme hergestellt worden.

Der Infrastrukturfinanzierungsplan setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

- Die Maßnahmen aus Teil A können mit den derzeit voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln realisiert werden.
- Die Maßnahmen aus Teil B sind so genannte Nachrückermaßnahmen, die dann umgesetzt werden, wenn einzelne Projekte aus Teil A nicht umgesetzt werden können oder deren Umsetzung sich maßgeblich verzögert. Die Entscheidung welche Maßnahme ggf. nachrückt, hängt in erster Linie von der jeweiligen Planungsreife sowie dem Kostenvolumen ab.

Das Finanzierungskonzept sieht vor, dass die zur Verfügung stehenden Mittel gedeckelt sind. Da die meisten Neu-Maßnahmen bislang nur im Vorentwurf oder als Konzept vorliegen muss über eine endgültige Bewilligung ggf. neu entschieden werden.

Aktueller Stand und weiteres Vorgehen

Die Zweckverbände haben als jeweils zuständige Bewilligungsbehörde dem Ministerium die Maßnahmen gemeldet, für die das besondere Landesinteresse hergestellt werden soll (Anlage 1). Der UStA und der Rat wurden über die Maßnahmen, die für die Stadt Bielefeld gemeldet worden sind, jeweils im April dieses Jahres informiert.

Das Ministerium hat diese Meldung überarbeitet und eine Vorschlagsliste an die Regionalräte und die Zweckverbände weitergeleitet. Der Regionalrat hat in seiner Sitzung vom 07.05.2008 die Vorschlagsliste beraten (Anlage 2) und mit einem Änderungskatalog beschlossen, dem der Beschluss der Verbandsversammlung des NWL (Anlage 3) vom 28.05.2008 in den wesentlichen Punkten entspricht.

Da die Umsetzung der insgesamt gemeldeten Maßnahmen die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erheblich überschreiten würden, hat das Ministerium entsprechende Anpassungen vorgenommen (Anlage 4). Dabei sind die oben dargestellten Beschlüsse teilweise berücksichtigt worden. Im Ergebnis ist ein Programm zusammengestellt worden, das ausschließlich Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Schienenverkehrsinfrastruktur (Streckenmaßnahmen sowie Maßnahmen an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten) umfasst (Anlage 5). Dabei sind im Wesentlichen alle Bahnhofsmaßnahmen, die vom NWL für die Teile A und B gemeldet wurden, übernommen worden. Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Schieneninfrastruktur sind überhaupt nicht aufgenommen worden.

Für die Stadt Bielefeld sind folgende Maßnahmen in dem Infrastrukturfinanzierungsplan als Maßnahmen des Teil A enthalten:

- Sennebahn
- Bahnhof Sennestadt

Darüber hinaus sind für den Regierungsbezirk Detmold im Teil A unter anderem folgende für die Region wichtige Einzelmaßnahmen enthalten:

- Bahnhöfe und Haltepunkte im Zuge der Sennebahn: Schloss Holte, Hövelriege, Hövelhof, Sennelager und Paderborn-Nord
- Bahnhöfe Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück, Lage, Kirchlengern und Bünde

Die Modernisierung des Bahnhofs Löhne ist dem Teil B zugeordnet worden.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten lediglich die für den Bahnbetrieb notwendigen Einrichtungen, wie beispielsweise Bahnsteige, umfassen.

Weitergehende Maßnahmen wie die Neugestaltung von Vorplätzen sowie der Bau von Verknüpfungsanlagen mit dem kommunalen ÖPNV sind nicht in dem dargestellten Rahmen förderfähig.

Ausblick

Da die Stadtbahnverlängerung Milse Ost in den vordringlichen Bedarf des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans eingestuft worden ist, auf dessen Grundlage, wie oben bereits erwähnt, der hier behandelte Finanzierungsplan erstellt wird, bestehen bei dessen Fortschreibung Chancen, dass diese Maßnahme dabei berücksichtigt wird, jedoch nur dann, wenn das Land wieder in die Förderung von kommunalen Stadtbahnmaßnahmen einsteigt.

Für die Stadtbahnverlängerung in Richtung Hochschulcampus gilt Ähnliches. Die Maßnahme wurde als Einzelvorhaben im Rahmen der IGVP nachbewertet. Im Ergebnis dazu ist ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,76 ermittelt worden. Die Aufnahme dieser Maßnahme in den Bedarfsplan hat im Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold in der Sitzung vom 15.09.2008 ein einstimmiges Votum gefunden. Der zuständige Landesverkehrsminister befürwortet ebenfalls die Umsetzung der Maßnahme und hat diese dem Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags NRW für seine Sitzung am 16.10.2008 zur Beschlussfassung vorgelegt. Das Einvernehmen zur Aufnahme des Vorhabens in die Stufe 1 des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans, Teil Schiene ist dann in der Sitzung erfolgt.

Darüber hinaus hat der Vorsitzende des Regionalrates sich mit einem Schreiben vom September dieses Jahres beim Land ausdrücklich für die Schaffung von Finanzierungsmöglichkeiten für Bielefelder Stadtbahnmaßnahmen eingesetzt. Darin werden explizit die Maßnahmen in Richtung Milse-Ost und zum Hochschulcampus genannt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss

Gemeldeter Maßnahmenkatalog des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Streckenmaßnahme

Streckenbezeichnung	Streckenname	Einstufung Infrastrukturfinanzierungsplan	Priorität NWL	IGVP-Bewertung
Marienheide – Meinerzhagen		Teil A	1	Stufe 1
Erndtebrück – Bad Laasphe	Obere Lahntalbahn	nicht aufgenommen	1	Stufe 1
Siegen – Dillenburg	Dillbahn	nicht aufgenommen	1	Stufe 1
Kreuztal – Bad Berleburg	Rothaarbahn	nicht aufgenommen	1	Stufe 2
Paderborn – Bielefeld	Sennebahn	Teil A	1	Stufe 1
Münster – Gronau	Euregiobahn	nicht aufgenommen	1	Stufe 1
Münster – Coesfeld	Baumbergebahn	nicht aufgenommen	1	Stufe 1
Münster – Rheda-Wiedenbrück	Der Warendorfer	nicht aufgenommen	1	Stufe 2
Bestwig – Winterberg		nicht aufgenommen	1	Stufe 2
Siegen – Köln	Siegstrecke	nicht aufgenommen	1	Stufe 2

Maßnahmen an Bahnhöfen

	Einstufung Infrastrukturfinanzierungsplan
31 Bahnhöfe aus Restabwicklung Bahnhofsmodernisierungsoffensive MOF1	Teil A
73 Maßnahmen aus der 2. Stufe der Bahnhofsmodernisierung MOF2	57 Maßnahmen in Teil A 16 in Teil B
1 Sonderprojekt: Paderborn Hbf.	nicht aufgenommen

Kommunale Maßnahmen

	Einstufung Infrastrukturfinanzierungsplan	Priorität NWL	IGVP-Bewertung
Stadtbahnverlängerung Milse-Ost	nicht aufgenommen	1	1
Stadtbahnverlängerung Hochschulcampus	nicht aufgenommen	1	1
Umsteiganlage Sieker	nicht aufgenommen	1	1
Stadtbahnverlängerung Theesen	nicht aufgenommen	2	2

Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold

Der Vorsitzende

B E S C H L U S S

der Sitzung des Regionalrates
vom Mittwoch, den 07.05.2008.

TOP 4 Vorschläge der Region zum ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und zum Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen

Landesinteresse

RR-Drucksache RR-11/2008

Beschluss:

Der Regionalrat beschließt die aus den Anlagen 1 und 2 ersichtlichen Auflistungen des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW als Vorschläge der Region für den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und das Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse mit nachfolgenden Änderungen:

1. Der Bahnhof Warburg wird in den Teil A des Entwurfs für den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und das Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse aufgenommen.
2. Die Stadtbahnverlängerung nach Milse-Ost wird ebenfalls in den Teil A (IGVP Stufe 1) aufgenommen, da nicht nachzuvollziehen ist, warum keine kommunalen Vorhaben der Stadtbahn in den Teil A des Entwurfs aufgenommen worden sind, außer der Wuppertaler Schwebbahn. Es wird ein Sonderprogramm für die Finanzierung von Stadtbahnen gefordert.
3. Der Regionalrat Detmold fordert das Land NRW auf, das Vorhaben Bahnhof Paderborn Hbf durch eine Sonderförderung zu finanzieren.

Der Regionalrat fordert weiterhin:

1. Sollten einzelne Maßnahmen aus dem Teil A nicht realisiert werden können, sollten Maßnahmen vorrangig aus der jeweils betroffenen Region durch den ZV NWL als Nachrückvorhaben gemeldet werden.
2. Sollten bei den Vorhaben „kraft Gesetzes“, den Vorhaben „aus übergeordneten Gesichtspunkten“ und der Wuppertaler Schwebbahn die Mittel nicht so abfließen wie angenommen, müssen die Mittel allen drei Räumen (NWL, NVR, VRR) gleichermaßen zu

Gute kommen.

3. Beim Abschluss des Vertrages zwischen dem Land und der DB AG sind die drei Räume (NWL, NVR, VRR) zu beteiligen. Der Bundesverkehrsminister wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die DB AG in Verhandlungen mit dem Land nicht nur die eigenen Unternehmensinteressen, sondern die des Landes berücksichtigt.
4. Das Kriterium von 1000 Ein/Aussteigen darf nicht zum Ausschluss der Vorhaben im Teil A der Maßnahmen im besonderen Landesinteresse führen.
5. Der Regionalrat Detmold kritisiert den terminlichen Druck des Verfahrens, der kaum eine sachgerechte und abwägende Behandlung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes in den Regionalräten zuließ.
6. Der Regionalrat Detmold kritisiert, dass durch die von früheren Landesregierungen übernommenen Finanzierungsstrukturen der NWL nur ca. 11 % der Investitionspauschale erhält, obwohl er 30 % der Schienenkilometer bedient.
7. Das Land wird aufgefordert, sicherzustellen, dass ab sofort die Zuschüsse für den NWL entsprechend der bedienten Schienenkilometer bereitgestellt werden.

Beratungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

Wortbeiträge:

Herr **Stücke** verweist auf die von der Verkehrskommission erarbeitete Vorlage, die allen Mitgliedern des Regionalrates als Tischvorlage vorliegt.

Herr **Dr. Bentler** informiert, dass er in diesem Verfahren zwei Funktionen wahrnehme. Zum einen als Vorsitzender der CDU-Fraktion beim ZV NWL, zum anderen als Regionalratsmitglied. Er habe das Verfahren intensiv begleitet und teile die zeitliche Kritik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Man sei seitens des ZV NWL im Februar aufgefordert worden, Vorschläge für das Ministerium zu erarbeiten. Dabei habe man die Interessen der Regionalräte und der bisherigen fünf Verbände bündeln müssen. Der Zweckverband habe sich zu einem gemeinsamen Konzept zusammengefunden, das im Konsens erstellt wurde. Somit sei man auf einem guten Weg. Das Ministerium habe die eingereichten Listen überarbeitet und diese am 30.04. übersandt. Daraufhin habe das Gespräch am 05.05. in Münster stattgefunden. Ein Schwerpunktvorhaben mit höchster Priorität sei die Sennebahn. Auch die Bahnhöfe entlang dieses Vorhabens seien aufgenommen worden. Sofern die Ko-Finanzierung gegeben sei, müssten die Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren begonnen werden.

Er bedauere, dass die Stadtbahnen nicht gefördert würden und entsprechende

Maßnahmen aus der Investitionspauschale aufgebracht werden müssten. Hierbei gebe es allerdings einen Systembruch, da die Wuppertaler Schwebebahn finanziert würde. Die Zweckverbandsversammlung werde am 28.05. über das beim Ministerium eingereichte Konzept endgültig beschließen.

Herr **Kortlüke** legt dar, dass er den Antrag seiner Fraktion zu TOP 4 formal zurückziehen wolle, da alle Punkte in seinem Sinne übernommen worden seien. Die neu erstellte Beschlussvorlage könne er gerne mittragen. Man habe mit einer Forderung Druck auf die Bundesregierung ausgeübt, damit die Interessen des Landes im Rahmen der Ko-Finanzierung ausreichend berücksichtigt würden.

Herr **Schiek** teilt diese Auffassung und sagt, dass es ein Anliegen seiner Fraktion sei, die Gelder, die für die Region eingeplant worden seien, auch entsprechend einzusetzen. Man
Niederschrift: Seite - 3 -

habe den Ansatz gewählt, zu sagen, dass die Bundesregierung hierbei weiter in der Pflicht sei. OWL sei mit vielen wichtigen Maßnahmen im Teil A vertreten und der Verlauf der Erarbeitung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans und des Förderprogramms für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sei bei aller Skepsis erstaunlich positiv verlaufen.

Herr **Brinkmann** verdeutlicht, dass die DB AG Verwalterin des Bundesvermögens sei und man erwarte, dass diese im Rahmen der Ko-Finanzierung die NRW-Vorschläge berücksichtige. Er betont, dass 1/5 der Gelder für die Wuppertaler Schwebebahn bereitstünden und es vor diesem Hintergrund nicht begründbar sei, weshalb Stadtbahnen keine Förderung erhalten könnten.

Herr **Helling** weist darauf hin, dass ein einstimmiges Votum aus OWL wichtig sei. Er dankt gleichzeitig den Akteuren des ZV NWL für die geleistete Arbeit. Auch er sei der Meinung, dass, wenn Stadtbahnen nicht gefördert würden, es nicht begründbar sei, dass die Wuppertaler Schwebebahn in den Entwurf des Plans aufgenommen wurde. Eine grundsätzliche Förderung von Stadtbahnen sei jedoch aufgrund fehlender Mittel nicht finanzierbar. Die Stadtbahnverlängerung nach Milse-Ost sei jedoch notwendig und auch eine Maßnahme im besonderen Landesinteresse. Da der NWL 30% der Schienenkilometer bediene, sei die Forderung nach 30% der Investitionspauschale gerechtfertigt. Bei einer entsprechenden Summe sei auch die Förderung von Stadtbahnen aus der Investitionspauschale möglich.

Seitens der CDU werde man der neu erstellten Beschlussvorlage zustimmen.

An der weiteren Diskussion beteiligen sich Herr **Brinkmann**, Herr **Kortlüke** und Herr **Dr. Bentler**.

Auszug aus dem Protokoll d. 2. Sitzung des NWL am 28.05.08 in Münster:

TOP 6: Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Herr Stork berichtet über die erfolgreiche Abstimmung mit den drei Regionalräten in Westfalen-Lippe. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sei eine intensive Zusammenarbeit zwischen dem Land, DB Station&Service sowie den Zweckverbänden erforderlich, dies werde im Punkt 9 des Beschlussvorschlages formuliert.

Herr Geuckler erklärt, dass das gesamte Verfahren unter hohem Zeitdruck gestanden habe, damit der nun vorliegende Entwurf rechtzeitig eingebracht werden konnte. Insgesamt würden in NRW mit diesem Förderprogramm 2,5 Mrd. Euro bewegt, davon allein 1,8 Mrd. Euro für Großprojekte im VRR. Neben den Bahnhofsvorhaben werden 3 Streckenmaßnahmen und der Ausbau der Stadtbahn Bielefeld gemeldet. Seitens des ZVM werde vorgeschlagen, den Beschluss zu ergänzen um die Forderung nach einer Neubewertung der Kosten für den Ausbau der Strecke Münster-Rheda-Wiedenbrück sowie einer Aufnahme dieser Maßnahme in die nächste Fortschreibung dieses Finanzierungsplans.

Herr Vorländer lobt Verbandsvorsteher und Geschäftsstelle für die schnelle Umsetzung dieses Verfahrens.

Herr Dr. Schiebold spricht sich dafür aus, die Entscheidung über die dem Land zu meldenden Maßnahmen allein auf der NWL-Ebene zu treffen anstatt von den Bezirksregierungen. Dies sollte in den Fraktionen beraten werden, mit dem Ziel, eine entsprechende Änderung des Planungsrechtes zu erreichen.

Herr Dr. van Norden fragt nach den Chancen für die Förderung des Stadtbahnausbaus in Bielefeld im Rahmen einer Sonderförderung.

Herr Stork erwidert, dass der Weg der beantragten Sonderförderung der einzig machbare sei. Da jedoch derzeit kein weiteres Stadtbahnprojekt entsprechend gefördert werde, sei er skeptisch hinsichtlich der Erfolgsaussichten. Für 2011 werde es eine Überprüfung der Mittelzuweisungen der Räume nach § 12 ÖPNVG NRW geben.

Beschluss:

Die Verbandsversammlung beschließt die dem MBV mit Schreiben des Verbandsvorstehers vom 27.03.2008 gemeldeten Maßnahmen.

Zum Vorschlag des MBV für einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan beschließt die Verbandsversammlung wie folgt:

1. Die Strecken Münster – Coesfeld, Münster – Gronau und Siegen – Dillenburg sollen in den Teil A (IGVP Stufe 1) aufgenommen werden.
2. Die Bahnhöfe Brilon Stadt, Freienohl und Warburg sollen in den Teil A aufgenommen werden.
3. Das Kriterium von 1000 Ein/Aussteigern darf nicht zum Ausschluss der Vorhaben im Teil A der Maßnahmen im besonderen Landesinteresse führen.
4. Für den Bahnhof Paderborn Hbf wird eine Sonderförderung gefordert.
5. Die Stadtbahnverlängerung nach Milse-Ost soll in den Teil A aufgenommen werden (IGVP Stufe 1). Es wird darüber hinaus ein Sonderprogramm für die Finanzierung von Stadtbahnen gefordert.
6. Wenn die Planungen die Gesamtkosten unter 3 Mio. Euro bestätigen, darf dies nicht dazu führen, dass solche Maßnahmen nicht nach § 13 finanziert werden.
7. Sollten einzelne Maßnahmen aus dem Teil A der Liste des MBV vom 30.04.2008 im NWL nicht realisiert werden können, müssen Maßnahmen aus Teil B durch den NWL als Nachrückvorhaben gemeldet werden können.
8. Sollten bei den Vorhaben „kraft Gesetzes“, den Vorhaben „aus übergeordneten Gesichtspunkten“ und der Wuppertaler Schwebebahn die Mittel nicht so abfließen wie angenommen müssen die Mittel allen drei Räumen (NWL, NVR, VRR) gleichermaßen zu Gute kommen.
9. Bei Abschluss des Vertrages zwischen dem Land NRW und der DB AG sind die Kooperationsräume (u. a. der NWL) zu beteiligen.
10. Für den Ausbau der Strecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück werden die Neubewertung der Berechnungen im Rahmen des IGVP und die Aufnahme in die ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanung bei der nächsten Fortschreibung gefordert.

Ergebnis:

Einstimmig beschlossen.

ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Anlage 4 zur Drucksachen-Nr. 5796

Gegenüberstellung Votum des Regionalrates und der Stellungnahme des Ministeriums

Votum Regionalrat	Zustimmung Ministerium	Begründung Ministerium
Der Bahnhof Warburg wird in den Teil A des Entwurfs für den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und das Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse aufgenommen.	ja	Keine gesonderte Begründung
Die Stadtbahnverlängerung nach Milse-Ost wird ebenfalls in den Teil A (IGVP Stufe 1) aufgenommen, da nicht nachzuvollziehen ist, warum keine kommunalen Vorhaben der Stadtbahn in den Teil A des Entwurfs aufgenommen worden sind, außer der Wuppertaler Schwebebahn. Es wird ein Sonderprogramm für die Finanzierung von Stadtbahnen gefordert.	nein	Ein Sonderprogramm zur Förderung des kommunalen Stadtbahnbaus wird abgelehnt, da für Stadtbahnmaßnahmen bereits Fördermöglichkeiten bestehen. Im Übrigen wurden sowohl in der Vergangenheit und werden gegenwärtig die Fördermittel weit überwiegend für kommunale ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt
Der Regionalrat Detmold fordert das Land NRW auf, das Vorhaben Bahnhof Paderborn Hbf durch eine Sonderförderung zu finanzieren.	ja	Die Aufnahme des Empfangsgebäudes des Paderborner Hauptbahnhofes erfolgt mit der Einschränkung, dass nach dem ÖPNVG NRW nur die verkehrlich begründbaren Anlagenteile gefördert werden können.
Sollten einzelne Maßnahmen aus dem Teil A nicht realisiert werden können, sollten Maßnahmen vorrangig aus der jeweils betroffenen Region durch den ZV NWL als Nachrückvorhaben gemeldet werden.	nein	Ob ein Vorhaben in den Teil A nachrücken kann, ist u. a. von den frei werdenden Finanzmitteln, vom Finanzbedarf für das nachrückende Vorhaben und von dessen Planungsreife abhängig und nicht von der regionalen Zugehörigkeit. Im Übrigen könnte bei einer landesweiten Betrachtung die Umsetzung der Forderung dazu führen, dass die Realisierung von Investitionsmaßnahmen verzögert wird.
Sollten bei den Vorhaben "kraft Gesetzes", den Vorhaben "aus übergeordneten Gesichtspunkten" und der Wuppertaler Schwebebahn die Mittel nicht so abfließen wie angenommen, müssen die Mittel allen drei Räumen (NWL, NVR, VRR) gleichermaßen zu Gute kommen.	nein	Begründung wie oben. Zudem sei zu bedenken, dass frei werdende Bundesmittel für Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms gesetzlich für entsprechende Maßnahmen zweckgebunden sind.

Votum Regionalrat	Zustimmung Ministerium	Begründung Ministerium
<p>Beim Abschluss des Vertrages zwischen dem Land und der DB AG sind die drei Räume (NWL, NVR, VRR) zu beteiligen. Der Bundesverkehrsminister wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die DB AG in Verhandlungen mit dem Land nicht nur die eigenen Unternehmensinteressen, sondern die des Landes berücksichtigt.</p>	ja	<p>Hinsichtlich des Abschlusses einer Vereinbarung mit der DB AG über die Bahnhofsmodernisierungs-offensive 2 steht das MBV in Gesprächen mit den Zweckverbänden gem. § 5 Abs. 1 ÖPNVG. Auch im weiteren Verfahren ist deren Beteiligung vorgesehen. Die Forderung, gegenüber dem Bund dafür Sorge zu tragen, dass die DB AG in Verhandlungen mit dem Land nicht nur die eigenen Interessen, sondern die des Landes berücksichtigt, vertritt das MBV ebenfalls.</p>
<p>Das Kriterium von 1000 Ein/Aussteigern darf nicht zum Ausschluss der Vorhaben im Teil A der Maßnahmen im besonderen Landesinteresse führen.</p>	ja	<p>Hierzu bemerkt das MBV, dass die Anzahl der Ein- und Aussteiger eines Bahnhofs für die Einstufung eines Vorhabens als Maßnahme im besonderen Landesinteresse (Teil A oder Teil B) nicht relevant ist. Auch die Unterschreitung dieser Anzahl ist seitens des Landes kein Ausschlusskriterium für die Förderung des Ausbaus eines Bahnhofs. Insofern unterstützt das MBV den Wunsch, auch Stationen mit geringen Ein- und Ausstiegszahlen im Sinne der Barrierefreiheit zu modernisieren. Die Entscheidung, für welche Bahnhöfe Fördermittel zu deren Ausbau gewährt werden, kann nur im Konsens mit der DB AG als Träger des Vorhabens getroffen werden. Weiteres bleibt den Verhandlungen mit der DB AG vorbehalten.</p>
<p>Der Regionalrat Detmold kritisiert den terminlichen Druck des Verfahrens, der kaum eine sachgerechte und abwägende Behandlung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes in den Regionalräten zuließ.</p>	-	Keine Aussage
<p>Der Regionalrat Detmold kritisiert, dass durch die von früheren Landesregierungen übernommenen Finanzierungsstrukturen der NWL nur ca. 11 % der Investitionspauschale erhält, obwohl er 30 % der Schienenkilometer bedient.</p>	-	<p>Zur Kritik des Regionalrates des Regierungsbezirkes Detmold an dem Anteil des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe in Höhe von lediglich 11 % der an der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 Abs. 2 ÖPNVG NRW geregelt ist. Sie beruht auf den in den Jahren 2002 bis 2006 durchschnittlich ausgezahlten Zuwendungen des Landes für</p>
<p>Das Land wird aufgefordert, sicherzustellen, dass ab sofort die Zuschüsse für den NWL entsprechend der bedienten Schienenkilometer bereitgestellt werden.</p>	nein	<p>ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen in den jeweiligen Zweckverbandsgebieten. Somit hat der Gesetzgeber den vom Regionalrat angeführten Maßstab des Anteils an den Schienenkilometern nicht zugrunde gelegt. Zudem wird gemäß § 12 Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG NRW die Verteilung der pauschalierten Investitionsförderung mit Wirkung ab dem Jahr 2011 neu festgesetzt.</p>

INFRASTRUKTUR

ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan im NWL

Maßnahmen nach § 13 ÖPNVG

Legende

- Teil A:** vom Land gesetzte Maßnahmen, die mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln realisiert werden können
- Teil A:** begonnene oder bereits fertig gestellte Vorhaben (teilweise bereits in Betrieb)
- Teil B:** Vorhaben, die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Realisierung von Vorhaben des Teil A verzögert oder als nicht umsetzbar erweist

