

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

2. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 28.05.2008 in Münster

Öffentliche Sitzung

TOP: 6

Vorlage: 20/08

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Grundlagen:
ÖPNVG NRW

Berichterstatter:
Herr Geuckler

Begründung:
- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:
Keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X	
Einfache Mehrheit:	X	⅔ Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

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.

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW**

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 Finanzierungen 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.

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Begründung:

Aufstellung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans

Mit Schreiben vom 18.02.2008 hat das MBV die Zweckverbände VRR, NVR und NWL über die Aufstellung des gem. § 7 ÖPNVG vorgesehenen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans 2008/09 – 2013 informiert und die ZV zur Abgabe entsprechender Empfehlungen bis zum 25.03.2008 aufgefordert.

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Grundlage für die Aufstellung ist § 7 Abs. 2 und 3 ÖPNVG

(2) Auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf im Einvernehmen fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.

(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans jährliche Förderprogramme, die darüber hinaus auch alle übrigen Maßnahmen beinhalten, die das Land gemäß § 13 Abs. 1 fördert.

Die Zweckverbände sind die Bewilligungsbehörden für die Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW. Die Regionalräte beschließen nach § 9(4) Landesplanungsgesetz NRW u. A. auf Grundlage der integrierten Gesamtverkehrsplanung über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung sowie über die Förderprogramme (§ 13 ÖPNVG) für den öffentlichen Personennahverkehr.

Für die Aufstellung wurde vom MBV folgender Zeitplan vorgegeben:

18.02.2008	Einleitung des Aufstellungsverfahrens durch MBV
25.03.2008	Einreichung der Vorschläge der Kooperationsräume beim MBV, eine Terminverlängerung wird ausgeschlossen.
03.04.2008	Abstimmungstermin mit dem NWL zu inhaltlichen Fragen
10.04.2008	Abstimmungstermin aller ZV mit dem MBV

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW**

30.04.2008	Auf Grundlage der Empfehlungen der Kooperationsräume hat das MBV den Entwurf des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans aufgestellt und den Regionalräten und den SPNV-Zweckverbänden im Rahmen der Beteiligung gem. § 9 (4) Landesplanungsgesetz zugeleitet.
09.05.2008	Bis zu diesem Termin sollen die Regionalräte ihre Stellungnahmen abgeben.
12.06.2008	Herstellung des Einvernehmens mit dem Verkehrsausschuss des Landtages

Das erst mit Schreiben vom 18.02.2008 eingeleitete Verfahren mit Abgabe der Empfehlungen der ZV ließ eine politische Entscheidung bis zum 25.03.2008 im NWL nicht zu. Darauf wurde im weiteren Prozess gegenüber dem MBV besonders hingewiesen.

Bezüglich der möglichen Streckenmeldungen sind gem. der Vorgaben des Landes nur als „indisponibel“ bzw. in „Stufe 1“ der IGVP eingestufte Maßnahmen anzumelden. An dem Aufstellungsverfahren zur IGVP gab es aus Westfalen inhaltlich sehr starke Kritik, daher wurde grundsätzlich bei den weiteren Empfehlungen auf die Beschlussfassungen der Mitglieder des NWL sowie in den Regionalräten zur IGVP abgestellt.

Bei den Empfehlungen für Bahnhofsmaßnahmen im Rahmen der Vorgaben des Landes entsteht der Eindruck, dass durch die vorgegebenen Kriterien die Ballungsräume bessere Ausgangslagen haben (Oberzentren, Strecken des Landesnetzes mit vier Abzweigen usw.). Hier ist bei der Empfehlung des NWL u.a. auch auf verkehrlich dringend notwendige Ausbaumaßnahmen an kleinen und mittleren Bahnhöfen abgestellt worden.

Die vom Land in dem Schreiben angegebene jährliche Fördersumme von 60 Mio. Euro, in fünf Jahren 300 Mio. Euro, lässt keine Rückschlüsse auf das Gesamtbudget zu, da die Mittel in nicht unerheblicher Höhe durch Fördermittel des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) ergänzt werden. Die Höhe der insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel kann auf ca. 1 Mrd. Euro geschätzt werden. Vom Grundsatz erwartet der NWL für Westfalen-Lippe einen Mitteleinsatz von einem Drittel des Gesamtfördervolumens.

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Den Entwurf der Meldeliste hat der Verbandsvorsteher am 27.03.2008 an das MBV gesandt. Detaillierte Informationen sind dem Schreiben des Verbandsvorstehers an die Mitglieder der Verbandsversammlung vom 08.04.2008 zu entnehmen.

2. Vorgehensweise auf NWL-Ebene

Im Rahmen der Vorabstimmungen auf NWL-Ebene wurde die nachfolgende Vorgehensweise abgestimmt.

- Die Empfehlungen des NWL erfordern eine politische Beschlussfassung der Verbandsversammlung, die erst am 28.05.2008 möglich ist.
- Zum 27.03.2008 wurde dem MBV ausschließlich ein Arbeitspapier zur Vorinformation zur Verfügung gestellt, mit dem deutlichen Hinweis, dass im Rahmen der politischen Beschlussfassung Veränderungen möglich sind (Schreiben vom 08.04.2008).
- Die Verbandsmitglieder im NWL sind über die Empfehlungen in dem Arbeitspapier informiert worden (Schreiben vom 08.04.2008).
- Mit den Regionalräten der Bezirksregierungen Arnberg, Detmold und Münster, die vom MBV im Rahmen des Landesplanungsgesetzes beteiligt werden, ist in den letzten Wochen eine enge Abstimmung erfolgt.
- Die abschließende Beschlussfassung durch die Verbandsversammlung des NWL erfolgt am 28.05.2008.

2.1 Streckenmaßnahmen im NWL

Die Strecke Schwerte – Warburg wurde im Rahmen der Beschlussfassung des Regionalrates für die Stufe 1 der IGVP angemeldet. Da es sich dabei ausschließlich um Ausbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen handelt, wird die Relation nicht als streckenbezogene Maßnahme angemeldet sondern die Einzelmaßnahmen werden bei den Bahnhofsmaßnahmen in der Stufe 1 aufgeführt.

Die Maßnahmen wurden mit DB Netz AG abgestimmt. Seitens der DB Netz AG konnte die Höhe der möglichen Förderung nach Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht benannt werden.

Insgesamt wurden vom NWL die nachfolgenden 10 Strecken vorgeschlagen:

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Streckenbezeichnung	Name	Vorschlag Regional- rat IGVP	Einstufung MBV	Priorität NWL
Marienheide – Meinerzhagen			indisponibel	1
Erndtebrück – Bad Laasphe	Obere Lahntal- bahn	Stufe 1	Stufe 1	1
Siegen – Dillenburg	Dillbahn	disponibel	Stufe 1	1
Kreuztal – Bad Berleburg	Rothaarbahn	Stufe 1	Stufe 2	1
Paderborn – Bielefeld	Sennebahn	Stufe 1	Stufe 1	1
Münster – Gronau	Euregiobahn	Stufe 1	Stufe 1	1
Münster – Coesfeld	Baumberge- bahn	Stufe 1	Stufe 1	1
Münster – Rheda-Wiedenbrück	Der Warendor- fer	Stufe 1/2	Stufe 2	1
Bestwig - Winterberg		Stufe 1	Stufe 2	1
Siegen – Köln	Siegstrecke	Stufe 1	Stufe 2	1

2.2 Bahnhöfe im NWL

Vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe wurden gemäß des Schreibens des MBV vom 18.02.2008 folgende Listen gemeldet:

- Restabwicklung Bahnhofsmmodernisierungsoffensive MOF 1
- benannte Bahnhöfe
- Nachfolgevereinbarung Bahnhöfe (52 Projekte in Stufe 1 und 16 Projekte in Stufe 2)
- Sonderprojekt (Paderborn Hbf)

MOF1	Anzahl	Mio. €
Restabwicklung	31	33,8
benannte Bahnhöfe	5	37,8
Nachfolgevereinbarung Bahnhöfe	68	211,1
Sonderprojekt	1	3,94

Die zu meldenden Maßnahmen wurden in Abstimmung mit den Zweckverbänden ZRL, VVOWL, nph, ZVM und dem ZWS aufgestellt und mit den zuständigen Institutionen der DB AG Station & Service abgestimmt. Es wurde zwischen zwei Prioritäten unterschieden.

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Die notwendigen baulichen Maßnahmen sowie die möglichen Baubeginne wurden in Zusammenarbeit mit den Organisationen der DB AG Station & Service festgelegt. Die DB AG S&S hat dazu eine mögliche Finanzierung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ermittelt.

2.3 Kommunale Vorhaben

Für den Bereich kommunale Schiene wurden 4 Projekte mit einem Gesamtumfang von 48,6 Mio. € gemeldet. Die Maßnahmen wurden seitens des Antragstellers priorisiert.

Das **Gesamtanmeldevolumen** aller Maßnahmen im NWL für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe beträgt ca. 539,9 Mio. €

3. Vorschlag des MBV

Mit Datum vom 30. April 2008 wurden den Regionalräten Arnsberg, Detmold und Münster und den Zweckverbänden die Vorschlagslisten des MBV übersandt (**Anlage 2**).

Das MBV führt in seinem Schreiben vom 30.04.2008 aus, dass bei Berücksichtigung sämtlicher Vorschläge die verfügbaren Mittel erheblich überschritten würden. Daher waren Anpassungen vorzunehmen. Dabei wurde wie folgt vorgegangen:

Grundsätzlich konnten nur berücksichtigt werden:

- Vorhaben, die aufgrund der Meldungen im Mittelfrist-Zeitraum bis 2013 realisiert oder zumindest begonnen werden können
- Sofern es sich um den Neubau oder streckenbezogenen Ausbau von Schienenwegen mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 3 Mio. € handelt: Maßnahmen, die als indisponibles Vorhaben oder als Vorhaben der Stufe 1 Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes – Teil Schiene – sind (Fördervoraussetzung).

Zudem:

- Maßnahmen, die kraft Gesetzes Maßnahmen im besonderen Landesinteresse sind

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW**

- Schienenstrecken des GVFG-Bundesprogramms
 - Großbahnhöfe (Duisburg Hbf, Dortmund Hbf, Essen Hbf, Köln Hbf (Teil B), Münster Hbf)
 - Investitionsmaßnahmen für neue Technologien
- Aus übergeordneten Gesichtspunkten des Landes zu berücksichtigende Vorhaben
- Landesanteil an der Betuwe-Linie (Oberhausen-Grenze D/NL)
 - Stationen an RRX-Ergänzungsstrecken und Kompensationsmaßnahmen
 - Ausfinanzierung des Schienenanschlusses des Flughafen Köln / Bonn
- Anerkennung von gemeldeten sog. Alt-Maßnahmen im besonderen Landesinteresse zur Entlastung der Zweckverbände hinsichtlich der Investitionspauschale
- Restabwicklung Bahnhofsmodernisierungsoffensive 1
 - Investitionen zur Stabilisierung des Integralen Taktfahrplans
 - Stationen an der S 13
 - S 12/13 Vertrag
 - Ausfinanzierung der Wuppertaler Schwebebahn
- Neue Vorhaben, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall festzustellen ist. Oberste Priorität haben solche, bei denen eine Förderung nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) grundsätzlich in Betracht kommt
- Ausgewählte SPNV-Strecken
 - Bahnhofsmodernisierungsoffensive 2 (MOF 2) als Gesamtpaket. Die DB AG hat in Aussicht gestellt im Rahmen der MOF 2 über 100 Bahnhöfe mit einem Volumen von mehr als 300 Mio. € mit erheblichen Mitteln aus BSchwAG zu finanzieren
 - Infrastrukturmaßnahmen zur Stabilisierung des Integralen Taktfahrplans
 - Ausgewählte Stations-Vorhaben, deren Projektreife bereits weit fortgeschritten ist
 - Vertraglich vereinbarte, aber noch zu realisierende Stationen z. B. aus dem S 9 Vertrag

Bei der Finanzierung geht das MBV von den derzeit gültigen Gesetzesregelungen sowohl für die Bundesmitteln als auch für die Mittel nach Bundesschienenwegeausbaugesetz aus. Sollten sich Änderungen ergeben ist der Entwurf zu prüfen.

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Eine Vielzahl der Maßnahmen weist einen Planungsstand „Konzept/Vorentwurf“ aus. Sollte sich bei der konkretisierenden Planung in Extremfällen Ergebnisse zeigen, die ein Erzielen der unterstellten BSchwAG-Finanzierung nicht ermöglichen, ist eine automatische Erhöhung des Landesanteils ausgeschlossen. Über diese Vorhaben ist dann gesondert zu entscheiden. Entsprechendes gilt, wenn die BSchwAG-Mittel für NRW nicht in der geplanten Höhe gebunden werden können.

In der **Anlage 1** wurde vom NWL eine Aufstellung der landesweiten Gesamtkosten soweit dies möglich war vorgenommen. Die Gesamtkosten in NRW betragen für Teil A ca. 2,55 Mrd. €, davon entfallen ca. 1,8 Mrd. € auf Großprojekte, die im Schreiben des MBV gesondert aufgeführt wurden. Die Mittelverteilung der 0,7 Mrd. € für die Strecken und Bahnprojekte stellt sich wie folgt dar:

- NWL 271 Mio. €
- NVR 210 Mio. €
- VRR 221 Mio. €

Die Vorschlagslisten bestehen aus den drei Anlagen Teil A, Teil B und geltendes GVFG-Bundesprogramm. Im Teil A sind die Vorhaben aufgeführt, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln realisiert werden können. Im Teil B sind die Vorhaben aufgeführt, die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Realisierung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht umsetzbar erweist (z. B. Erlangung der Baureife verzögert sich, Wirtschaftlichkeit kann nicht nachgewiesen werden – Stichwort „Standardisierte Bewertung“, sofern relevant –, Bewilligungsvoraussetzungen können nicht erlangt werden). In einer weiteren Anlage ist das derzeit geltende GVFG-Bundesprogramm dargestellt.

3.1 Streckenvorhaben

Bei den Streckenprojekten wurden von den zehn gemeldeten Projekten (sechs in Stufe 1 und vier in Stufe 2 der IGVP) des NWL zwei Projekte in den Teil A aufgenommen:

- 1) „Sennebahn“ Paderborn - Bielefeld
- 2) „Marienheide - Meinerzhagen“

In den Teil B wurde die Strecke Münster – Coesfeld aufgenommen.

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW****Abweichungen von der Arbeitsliste des NWL**

Münster - Coesfeld wurde vom NWL mit Priorität 1 vorgeschlagen.

Die übrigen Strecken im NWL, die auch der IGVP-Stufe 1 zugeordnet sind

- 1) Münster – Gronau
- 2) Siegen – Dillenburg
- 3) Erndtebrück – Bad Laasphe

sind weder im Teil A noch im Teil B enthalten.

Die Strecken, die der IGVP Stufe 2 zugeordnet sind

- 1) Bestwig - Winterberg
- 2) Münster Hbf – Rheda-Wiedenbrück
- 3) Kreuztal - Bad Berleburg
- 4) Siegen - Köln

haben trotz Vorschlag für die Priorität 1 keine Berücksichtigung gefunden (berücksichtigt wurden nur Maßnahmen, die in der IGVP Indisponibel oder in Stufe 1 eingestuft wurden).

3.2 Bahnhofsvorhaben

In den Teilen A und B sind sämtliche vom NWL angemeldeten, verkehrlich begründeten Stationsvorhaben der DB AG enthalten:

- Restabwicklung der Bahnstationsmodernisierungsoffensive 1 (MOF1)
- Benannte Bahnhöfe
- Nachfolgevereinbarung Bahnhöfe die Aufteilung entspricht bis auf wenige Maßnahmen den Vorschlägen des NWL.

Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW

Abweichungen von der Arbeitsliste des NWL:

Bei den Bahnhöfen sind die Vorhaben Warburg, Brilon Stadt und Freienohl entgegen der Priorisierung des NWL (Priorität 1) durch das MBV in den Teil B übernommen worden. Die DB AG hat Warburg ebenfalls mit der Priorität 1 versehen.

Der Bahnhof Schieder ist vom NWL und der DB AG mit Priorität 2 vorgeschlagen worden. In der Liste ist der Bahnhof durch das MBV in Teil A aufgeführt. Das Sonderprojekt Paderborn Hbf Empfangsgebäude ist nicht enthalten da hier kein Förderzugang nach verkehrlichen Gesichtspunkten zu erkennen ist.

3.3 Kommunale Vorhaben

Die vom NWL vorgeschlagenen neuen kommunalen Maßnahmen im Stadtbahnbau in Bielefeld:

- 1) Stadtbahnverlängerung Milse-Ost (Priorität 1 NWL)
- 2) Stadtbahnverlängerung Hochschulcampus (Priorität 1 NWL)
- 3) Umsteigeanlage Sieker (Priorität 1 NWL)
- 4) Stadtbahnverlängerung nach Theesen IGVP Stufe 2 (Priorität 2 NWL)

sind nicht aufgenommen worden.

4. Abstimmung mit den Regionalräten

Mit den drei beteiligten Regionalräten Arnsberg, Detmold und Münster haben Abstimmungsgespräche am 18.04.2008 und am 05.05.2008 stattgefunden. Dabei wurden gemeinsame Empfehlungen für die Beratungen der Regionalräte und des NWL erarbeitet.

5. Allgemeine Fragestellung

Im dem Schreiben des Landes vom 30.04.2008 wird darauf hingewiesen, dass auch Maßnahmen unter 3 Mio. Euro dargestellt sind. Sofern im Rahmen der Planungen die Grenze überschritten wird, können die Maßnahmen nach dem ÖPNVG gefördert werden, ohne dass zuvor die Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan beantragt werden muss. Was passiert, wenn die Planungen die Gesamtkosten unter 3 Mio. Euro bestätigen? Dies darf nicht dazu führen, dass solche Maßnahmen nicht nach § 13 finanziert werden.

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW**

Hiervon ist eine Vielzahl von Bahnhöfen im NWL aber auch landesweit betroffen. Dies würde das positive Bestreben des Landes, die Modernisierungsoffensive für Verkehrsstationen weiterzuführen, grundsätzlich in Frage stellen. Die Regionalräte und der NWL gehen davon aus, dass die Bahnprojekte als Gesamtpaket analog zu der Bahnmodernisierungsoffensive anzusehen sind.

6. Forderungen die sich aus dem Erlass ergeben

- 1) Sollten einzelne Maßnahmen aus dem Teil A im NWL nicht realisiert werden können müssen Maßnahmen aus der Region durch den NWL als Nachrückvorhaben gemeldet werden.
- 2) 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.
- 3) Beim Abschluss des Vertrages zwischen dem Land und der DB AG sind die drei Räume (NWL, NVR, VRR) zu beteiligen.
- 4) Das Kriterium von 1000 Ein/Aussteigern darf nicht zum Ausschluss der Vorhaben im Teil A der Maßnahmen im besonderen Landesinteresse führen.

7. Weitere Empfehlungen für die Beratung der Regionalräte**Arnsberg:**

- 1) Der Bahnhof Soest findet sich in der Liste doppelt wieder.
- 2) Auf Grund der Gegebenheiten in Olsberg (kein mobilitätsgerechter Bahnsteig zum Zug, ein mobilitätsgerechter Zugang zum Bahnsteig mit Aufzug wird z. Z. den Hochsauerlandkreis gebaut) muss das Vorhaben in Olsberg vorgezogen werden.
- 3) Aufnahme der Strecke Siegen - Dillenburg in den Teil A.
- 4) Aufnahme der Bahnhöfe Brilon Stadt, Freienohl in den Teil A wie vom NWL vorgeschlagen.

Münster:

- 1) Der Regionalrat Münster fordert die Aufnahme der Strecken Münster – Coesfeld und Münster - Gronau in den Teil A (IGVP Stufe 1).

**Empfehlungen des NWL im Rahmen der Aufstellung
des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans NRW****Detmold:**

- 1) Aufnahme des Bahnhofes Warburg in den Teil A.
- 2) Aufnahme der Stadtbahnverlängerung nach Milse-Ost in den Teil A (IGVP Stufe 1). Es ist nicht nachzuvollziehen warum keine kommunalen Vorhaben der Stadtbahn in den Teil A aufgenommen worden sind, außer der Wuppertaler Schwebebahn. Es wird ein Sonderprogramm für die Finanzierungen von Stadtbahnen gefordert.
- 3) Für den Bahnhof Paderborn Hbf wird eine Sonderförderung gefordert.

8. Weiteres Vorgehen

Für den Bereich der kommunalen Maßnahmen soll weiterhin versucht werden, Maßnahmen zumindest im Teil B zu platzieren, da eine Förderung von Streckenvorhaben aus den Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW seitens des NWL kaum zu erreichen ist.

Für die Bahnhofsmodernisierungsoffensive MOF 2 ist darauf zu achten, dass die oben dargestellten „Allgemeine“ Fragestellungen zielorientiert im Sinne der Region umgesetzt werden. Die Zweckverbände NWL, NVR, VRR müssen bei der Vertragsgestaltung mit der DB AG wie vom MBV zugesagt mit federführend beteiligt sein.

Es ist darauf hinzuwirken, dass die drei oben genannten Streckenvorhaben in der Liste im Teil A platziert werden.

Neben der engen Abstimmung mit den Regionalräten erfolgt auch eine enge Abstimmung mit den westfälischen Landtagsabgeordneten des Verkehrsausschusses.