

Hauptgeschäftsstelle Unna,  
Fr.-Ebert-Str. 19, 59425 Unna  
Herr Dubbi

**Weiteres Vorgehen bei den Reaktivierungen Münster-Sendenhorst  
und Harsewinkel-Gütersloh-Verl  
Ergebnisvermerk eines Abstimmungsgespräches im NWL mit den  
Teilräumen Münsterland und Ostwestfalen**

Datum	04.08.2016
Uhrzeit	10:00 – 11:30 Uhr
Ort	NWL Hauptgeschäftsstelle Unna
Teilnehmer	Herr Dr. Paßlick, Herr Geuckler Herr Scheffer, Herr Honerkamp Herr Dr. Conradi, Herr Bastisch, Herr Dubbi

Auf der Grundlage der Abstimmungen in der letzten NWL Verbandsversammlung am 07.07.2016 und dem am 20.07.2016 geführten Gespräch des NWL mit dem Ministerium vor dem Hintergrund der Novellierung des ÖPNVG NRW und den künftigen Rahmenbedingungen zur Finanzierung des SPNV in NRW (neue Pauschalverordnung) wurde verwaltungsseitig zwischen den Verbandspitzen des NWL und den Teilräumen Münsterland und Ostwestfalen die weitere Vorgehensweise bezüglich der oben genannten Reaktivierung diskutiert.

Einleitend wurden die vom Ministerium (Abteilungsleiterin Frau Paulsmeyer) in dem Gespräch am 20.07.16 dem NWL dargestellten künftigen Rahmenbedingungen bei der Reaktivierung von SPNV Strecken erläutert. Vorbehaltlich der Zustimmung der Hausspitze beabsichtigt das Ministerium bezogen auf Maßnahmen nach dem ÖPNV Bedarfsplan (z. B. Reaktivierungen) bei entsprechender Bewilligung solcher Projekte nach § 13 ÖPNVG neben der Zuwendung für die Investitionskosten auch eine Zusage zur Betriebskostenförderung zu machen. Dabei würde allerdings nicht auf die konkreten Betriebskosten sondern einen landesweiten Durchschnittssatz abgestellt. Entscheidend sei die Einstufung im ÖPNV Bedarfsplan sowie die finanziellen Rahmenbedingungen bezogen auf die verfügbaren Bundesregionalisierungsmittel des Landes. Diesbezüglich wurde auch auf den extra erwähnten Fördertatbestand „Reaktivierungen“ im § 13 des novellierten ÖPNVG hingewiesen.

Weiterhin wurde in dem Gespräch am 20.07.2016 seitens des Ministeriums erläutert, dass die Reaktivierung von Strecken auch in eigener Verantwortung möglich sei. Dabei sei aber immer eine vollständige eigenständige Realisierung der Maßnahme bezogen auf die Investitionskosten wie auch auf die Betriebskosten implementiert. Hierzu sei ein entsprechender Antrag der Region erforderlich, die Maßnahme würde dann im ÖPNV Bedarfsplan als indisponibel eingestuft. Auch für die Teil Reaktivierung der Strecke Münster – Gremmendorf wäre dieses Vorgehen möglich. Wenn der NWL plane, für diese 1. Baustufe die Investitionskosten zu übernehmen, müsse der NWL neben den investiven Kosten auch die Betriebskosten für die ca. 55 TZugkm finanzieren. Würde allerdings der Abschnitt Münster – Gremmendorf auf Antrag des NWL als indisponibel in den ÖPNV-Bedarfsplan eingestellt, würde im Rahmen der weiteren Bewertung für den ÖPNV Bedarfsplan nachfolgend nur noch der Abschnitt Gremmendorf – Sendenhorst bewertet. Auf mögliche damit verbundene Bewertungsrisiken hat das Ministerium hingewiesen. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass wegen einer nicht ausreichenden Bewertung des zweiten Teilabschnittes eine Landesförderung für die Investitionen nach § 13 ÖPNVG und den weiteren Betrieb nicht möglich sei.

Bezüglich der Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl, für die die Anliegerkommunen eine Unterstützung bei den Betriebskosten von 1 Mio. Euro für 20 Jahre zugesagt haben, erläutern die Vertreter des Ministeriums, dass aufgrund der vorher beschriebenen Förderlogik das Land bei einer entsprechenden Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und einer Bewilligung der Investitionen auch eine entsprechende Betriebskostenzusage (mit pauschalierten km-Sätzen) gemacht würde. Somit würde zumindest weitgehend eine Finanzierung der Betriebskosten durch das Land sichergestellt. Ob die pauschalierte Betriebskostenförderung mit landesweiten Durchschnittssätzen dann alle Betriebskosten decke und ob dann gegebenenfalls noch Zuschüsse Dritter erforderlich seien, müsse im NWL entschieden werden.

Bezüglich des Zeitplans bei der Aufstellung des ÖPNV Bedarfsplan gehen die Gesprächsteilnehmer gemäß den Zusagen des Landes davon aus, dass dieses Verfahren bis Ende 2017 abgeschlossen sein wird und im Vorfeld die Bewertungsergebnisse der oben genannten Strecken landesseitig zur Verfügung gestellt werden.

Die Gesprächsteilnehmer sind sich einig, dass vor dem Hintergrund des neuen Rechts im ÖPNVG NRW und den damit verbundenen geplanten Zusagen, bei entsprechender Einstufung der Maßnahmen im ÖPNV Bedarfsplan und der damit verbundenen Umsetzung von Reaktivierung auch die Betriebskosten pauschaliert zur Verfügung zu stellen, eine klare Perspektive für die Reaktivierung der beiden Maßnahmen besteht.

Die entsprechenden Vorplanungen bis zur Leistungsphase 4 sind weitgehend abgeschlossen, die Nutzen Kosten-Bewertungen weisen jeweils positive Indikatoren zwischen 1 und 2 auf. Die Bedeutung beider Reaktivierungsprojekte für den NWL und die jeweiligen Regionen sei dem Land bewusst.

Vor dem Hintergrund, dass beim aktuellen Planungsstand ohnehin eine Betriebsaufnahme auch bei vorzeitiger Realisierung von Teilabschnitten nicht vor 2020 zu erwarten ist, mache ein Antrag auf vollständige eigenständige Umsetzung eines ersten Teilabschnitts zum Beispiel für die Strecke Münster – Gremmendorf aufgrund der neuen Rahmenbedingungen keinen Sinn. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Bewertung einer Reaktivierungsmaßnahme insgesamt vsl. nur dann positiv ausfallen kann, wenn die Strecke ganzheitlich betrachtet wird und nicht im Vorfeld aufkommensstärkere Abschnitte umgesetzt werden. Außerdem sollen die Ergebnisse der vorgezogenen Bewertung schon bis Ende 2017 vorliegen.

Für die Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl stelle sich vor dem Hintergrund der künftigen Förderlogik des Landes die Frage, inwieweit künftig überhaupt noch eine Betriebskostenunterstützung der Region erforderlich wäre oder ob die Maßnahme mit den pauschalierte zugewiesenen Landesmittel für die Betriebskosten und gegebenenfalls einer Ergänzung durch den NWL nicht ohne weitere kommunale Zuschüsse umgesetzt werden kann.

Es wurde vereinbart, dass die regionalen Verbandsversammlungen wie auch die NWL Verbandsversammlung über die beabsichtigte Vorgehensweise, insbesondere den Verzicht auf eine entsprechende Antragstellung zur eigenständigen Umsetzung von Teilabschnitten, informiert werden. Anschließend sollen auch die regionalen Meinungsbildner über die aktuelle Ausgangslage und die Rahmenbedingungen informiert werden. In diesem Zusammenhang sollte dann auch von öffentlichen Forderungen bezüglich einer vorzeitigen Umsetzung von Teilabschnitten Abstand genommen werden.

Sollte die Hausspitze des Ministeriums dem Vorschlag der Abteilungsleitung nicht folgen, müsse über die weitere Vorgehensweise neu beraten werden. Zu einem späteren Zeitpunkt müsse auch gegebenenfalls darüber entschieden werden, ob bei entsprechender Einstufung der Maßnahmen im ÖPNV Bedarfsplan die Umsetzung der Maßnahmen insgesamt durch eine Förderungsunterstützung des NWL beschleunigt werden kann, damit das Ziel, die Reaktivierungen zeitnah nach dem Jahr 2020 umzusetzen, erreicht werden kann.

gez. Dubbi