



# Strategie und Aktionsagenda Umgebungs- und Issuemanagement EuregioRail



Ministerium für Wirtschaft, Innovation,  
Digitalisierung und Energie  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

nach der Veröffentlichung der Umsetzungsagenda sind diese Strategie und Aktionsagenda ein weiterer wichtiger Schritt für den Fortschritt des Projekts. Nachdem wir in der Umsetzungsagenda unsere Wünsche für bessere grenzüberschreitende Verbindungen dargelegt haben, zeigt dieses Dokument, wie wir diese Wünsche durch enge Zusammenarbeit und Koordination mit Partnern und Parteien, die für den Erfolg des Projekts wesentlich sind, realisieren wollen. Das bedeutet zum einen, dass wir unsere nationale und europäische Aktionen erläutern und zum anderen, dass wir einen Blick auf die Fördermöglichkeiten der kommenden Jahre werfen. Dabei werden wir auch Herausforderungen und mögliche Stolpersteine identifizieren, um sie rechtzeitig zu überwinden.

In den vergangenen Monaten haben wir hart daran gearbeitet, unsere Ambitionen zu schärfen, sowohl für uns selbst als auch für unsere direkten Stakeholder. Mit der Ausarbeitung unserer Ambitionen, der Erweiterung der Lenkungsgruppe und der Verstärkung der Kommunikation mit unseren regionalen Stakeholdern haben wir auch wichtige Schritte unternommen, um die Unterstützung für diese Ambitionen zu stärken. Wir werden uns daher weiterhin dort einsetzen, wo unsere Anstrengungen auf fruchtbaren Boden fallen, und darüber hinaus in den Jahren 2021 und 2022 unsere Aktivitäten in neuen Bereichen intensivieren. Wir werden uns zum Beispiel auf die europäische Ebene konzentrieren, aber auch auf die Schaffung einer guten sozioökonomischen Grundlage für grenzüberschreitende Verbindungen. Auf diese Weise werden wir weiterhin gemeinsam an der verkehrlichen und sozioökonomischen Integration unserer Region arbeiten.



Mit herzlichem Gruß

Christoph Almering

EUREGIO

| [www.euregio.eu](http://www.euregio.eu)



provincie  Overijssel

 NWL

  
EUREGIO

# Inhalt

1. Ansatz
  - Zielstellungen
  - Strategie
  - Organisationsempfehlung
2. Spielfelder
  - Prioritäten
  - Aktivitäten
  - Storyline
3. Finanzierung
  - NL
  - DE
  - EU
4. Empfehlungen

# Ansatz



# Leitlinien der Stakeholderkommunikation

- Wir informieren transparent
- Wir informieren proaktiv
- Für uns ist Unterstützung unerlässlich. Dies gilt insbesondere für die Unterstützung in der Region
- Wir versuchen, Entscheidungen so weit wie möglich in Co-creation mit allen relevanten Stakeholdern zu treffen

# Zielstellungen

**Langfristiges Ziel**  
Euregionale Metropolregion schaffen

Realisierung der Vorzugsalternative für eine direkte grenzüberschreitende Schienenverbindung  
zwischen Münster und Zwolle in 2027

## Unterziele

Erlangung von europäischen  
Fördermitteln (CEF, Green Deal)



Einbettung Münster-Zwolle in  
landes- und bundespolitische Pläne



Verankerung in bilateralen  
Erklärungen zwischen beiden  
Ländern/GROS Agenda



Rechtzeitige Elektrifizierung  
Münster-Grenze & Enschede-  
Grenze



Aufnahme von Münster-Zwolle in  
MIRT und TOV2040



(Gesellschaftliche) Unterstützung  
für das Projekt



Einholen von finanziellen Beiträgen  
der nationalen Regierungen



Sicherstellung der Finanzierung der  
Projektorganisation nach 2022



# Strategie

- Bei EuregioRail haben wir es mit einem äußerst komplexen Stakeholderfeld und einer komplexen Aufgabe zu tun
  - Deutschland – Niederlande – EU
  - EU – national – regional – lokal
  - Unterstützung – Zuspruch entlang der Strecke – finanzielle Mittel für Projektorganisation/-realisierung und -betrieb
- Wir glauben, dass es notwendig ist, mit allen Ebenen zu kommunizieren und sind ständig auf der Suche nach dem richtigen Mix zwischen Informationsmitteln für größere Zielgruppen und individueller Informationsvermittlung.
- Wir verbinden EuregioRail immer mit einer sozioökonomischen Agenda und relevanten technischen Erkenntnissen

## Gewünschtes Ergebnis pro Spielfeld

### Niederlande

#### National

- Unterstützung des neuen Kabinetts für das Projekt
- Aufnahme TBOV 2040
- Aufnahme Elektrifizierung Enschede – Grenze in MIRT

#### Regional

- (Ko-)finanzierung

#### Lokal

- Unsterstützung für Maßnahmen

### Deutschland

#### National

- Unterstützung des Projekts
- (Ko-)finanzierung

#### Regional

- (Ko-)finanzierung

#### Lokal

- Unsterstützung für Maßnahmen

### EU

#### TEN

- Aufnahme TEN-T comprehensive network

#### CEF

- Erfolgreiche Anfrage CEF-Fördermittel

## Unterstützung

# Timeline & vorrangige Aktivitäten



EUREGIO

| [www.euregio.eu](http://www.euregio.eu)



# Vorrangige Aktivitäten, übergreifend\*

## Phase 1: Auf dem Weg zur Vorzugsalternative & Beschlussfassung

Q1-2

- Einrichtung eines permanenten PA- und Stakeholderteams (interne Aufgabe)
- Reaktion auf den Entwurf der neuen TEN-T-Verordnung im Rahmen der öffentlichen Konsultation
- Informieren & kennenlernen neue Abgeordnete der Zweiten Kammer
- Informieren & kennenlernen relevante Abgeordnete Landtag NRW
- Teilnahme an den TEN-T days Juni 2021 (unbestätigt)
- Informieren & kennenlernen relevante Europaabgeordnete
- Plädieren für Unterstützung bei der Aufnahme in das TEN-T comprehensive network bei Nationalregierungen DE und NL

Q3-4

- Teilnahme European Week of Cities and Regions Oktober 2021
- Entwurf einer Absichtserklärung (LOI) der Projektpartner auf beiden Seiten der Grenze und Übergabe an DG Move
- Organisation eines Year of the Rail events im Rahmen der Tolle Woche/Grenzlandkonferenz Enschede
- Festlegung einer Vorzugsalternative und Vorbereitung einer Realisierungsvereinbarung
- Informieren & kennenlernen neue regionale Bundestagsmitglieder
- Erstellung Projekt-Bidbook

\* Dies ist eine Übersicht über die wichtigsten Aktionen auf allen Spielfeldern. Weitere Aktionen pro Spielfeld (NL, DE, EU) werden auf den folgenden Seiten definiert

# Projektzeitachse

NL-Parlamentswahl

Bundestagswahl

Kommunalwahlen (NL) &  
Landtagswahl NRW

Q1  
2021

•**Kick-off**

- ⑩ Entwicklung Storyline
- ⑩ Planen der ersten Termine
- ⑩ D
- ⑩ NL
- ⑩ EU

Q2  
2021

•**Bauen an Unterstützung**

- ⑩ Mehr Klarheit über TEN-T Verordnung
- ⑩ Bauen an Unterstützung in DE, NL und auf EU-Ebene,
- ⑩ TEN-T days 2021 (Juni)

Q3  
2021

•**Road-show**

- ⑩ Festlegung Vorzugsalternative
- ⑩ Werbung für das Projekt bei Hauptakteuren
- ⑩ Open Days in Brüssel
- ⑩ Verabschiedung TEN-Verordnung
- ⑩ Year of the Rail event Tolle Woche/Grenzland-konferenz

Q4  
2021

•**Road-show**

- ⑩ Rahmenbedingungen für Vereinbarung der Projektpartner
- ⑩ Mehr Klarheit CEF-Arbeitsprogramm – Chancen analysieren

Q1/2  
2022

•**Vereinbarung**

- ⑩ Unterzeichnung einer Vereinbarung der Partnern
- ⑩ Gemeinsame Anfrage EU CEF-T Mittel?

Zweiwöchentlicher Koordinierungstermin und kontinuierliches Monitoring der neuesten Entwicklungen

## Abgrenzung der Arbeitspakete

Beziehung dieser Strategie- und Aktionsagenda zum Arbeitspaket Kommunikation

- Diese Aktionsagenda richtet sich an Interessengruppen die für die Entscheidungsfindung dieses Projekts von unmittelbarer Bedeutung sind
- Dieser Plan befasst sich nicht mit Themen wie Website, breitere Berichterstattung durch z. B. Newsletter, Umgang mit Medien, größeren Events, der Corporate Identity dieses Projekts (eigenes Logo/eigener Hausstil) und ähnlichen oder verwandten Themen
- Je größer die Zielgruppe und je weiter die Kommunikation von der unmittelbaren Entscheidung entfernt ist, desto weniger findet sich darüber in dieser Strategie- und Aktionsagenda.

## Organisationsempfehlung

# Rollenverteilung und Zusammenarbeit

Die Kerngruppe trifft sich vierzehntägig und so oft wie nötig.

**Kerngruppe Umgebungs- und Issuemanagement**  
Verantwortlich für die Agenda ist EUREGIO. EUREGIO hat eine koordinierende Rolle als federführender Partner.

Mitglieder der Kerngruppe Umgebungs- und Issuemanagement sind EUREGIO, Provinz Overijssel, NWL und MH&P (unterstützend)

Pro Spielfeld ist primär ein Partner verantwortlich. Dieser Partner berichtet über die Entwicklungen innerhalb seines Spielfelds, schlägt Maßnahmen vor und trägt die Hauptverantwortung für die Umsetzung. Es wird empfohlen, dass die Aktionen von mindestens 2 Partnern gemeinsam durchgeführt werden.



**Spielfeld NL**  
In erster Linie verantwortlich: Provinz Overijssel



**Spielfeld DE**  
In erster Linie verantwortlich: NWL



**Spielfeld EU**  
In erster Linie verantwortlich: EUREGIO

**MH&P berät und unterstützt auf allen Spielfeldern**

## Storyline

## Erste Bestandteile der Storyline: Kernaussagen

- Die Regionen Münsterland, Twente und Zwolle wollen gemeinsam eine **euoregionale Metropolregion bilden**.
- Die **Landesgrenze ist bahntechnisch derzeit noch eine harte Grenze und hemmt das Zusammenwachsen der Regionen**.
- Die **Regionen Münsterland, Twente und Zwolle haben viele Gemeinsamkeiten** in Bezug auf die sozioökonomische Struktur **und ergänzen sich gegenseitig gut**.
- Die Verbindung **Münster-Enschede** ist eine der **erfolgreichsten Bahnreaktivierungen überhaupt**.
- Die Verbesserung der Verbindung Münster-Zwolle wird die **Kapazität erhöhen**, die **Fahrzeiten verkürzen**, die **Anschlüsse und die Luftqualität verbessern**, da Dieselmotoren durch elektrische Züge ersetzt werden. Damit wird der Zug zu einer **attraktiveren Alternative zum Auto** und sorgt für eine **bessere Integration der Regionen** entlang der Strecke.
- Eine solche Verbindung würde die Universitäten und Hochschulen auf beiden Seiten der Grenze besser miteinander verbinden, die Mobilität der Arbeitskräfte erleichtern und die regionale Wirtschaft ankurbeln. **Ohne eine verbesserte Zugverbindung bleiben diese Möglichkeiten aus. Nichts zu tun ist daher keine Option**.
- Der Ausbau der direkten Bahnverbindung zwischen Münster und Zwolle ist daher **kein Selbstzweck, sondern eine notwendige Entwicklung**, um die weitere Integration der Region in Richtung einer euoregionalen Metropole zu ermöglichen.
- Im Rahmen des Projekts werden derzeit technische Studien durchgeführt, um **ein gemeinsames Ambitionsniveau** und eine **Vorzugsvariante** festzulegen. Dieses Ambitionsniveau lässt sich am besten in Etappen erreichen, um das Projekt überschaubar zu machen und um auf Möglichkeiten reagieren zu können, die sich aus autonomen Entwicklungen und dem Fahrplan ergeben.
- Das Projekt ist **grenzüberschreitend und ganzheitlich organisiert**. Projektpartner sind EUREGIO, NRW und die Provinz Overijssel. Wir versuchen auch, alle Behörden entlang der Strecke einzubeziehen. Das nied. Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie das Verkehrsministerium des Landes NRW haben sich kürzlich bereit erklärt, der **Lenkungsgruppe** beizutreten.
- Stakeholder-Frage: Was denken Sie, wenn Sie dies von uns hören?

Fazit: Die obige Storyline sollte weiter ausgearbeitet und in einer Power-Point-Präsentation visualisiert werden, um sie in Gesprächen mit Stakeholdern zu verwenden. Auch die Formulierungen und Wortwahl pro Stakeholder sollten weiter verfeinert und individualisiert werden. Dies soll auch dazu beitragen, dass alle Beteiligten mit einer Stimme sprechen.

## Spielfeld Niederlande

EUREGIO



[www.euregio.eu](http://www.euregio.eu)



provincie  Overijssel

 NWL

  
EUREGIO

# Herausforderungen Spielfeld Niederlande

## Niederlande (national/regional/lokal)

1. Unterstützung eines neuen Kabinetts für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs im Allgemeinen und die Verbesserung der Verbindung Zwolle-Munster im Besonderen.
2. Unterstützung für die Ambitionsniveaus, die Vorzugsalternative und ein mögliches schrittweises Vorgehen
3. Realisierungs- und Finanzierungsperspektiven für das grenzüberschreitende Projekt mit einer Laufzeit bis 2022, die Realisierung der notwendigen Infrastruktur und deren Betrieb
4. Korrekte sachliche Informationen über das Projekt. Die Diskussion im Rahmen des TBOV 2040, bei der in Entwürfen Empfehlungen teilweise auf falschen Informationen beruhten, macht deutlich, wie wichtig dies ist
5. Aufnahme der Elektrifizierung Grenze – Enschede in MIRT
6. Unterstützung für die Aufnahme des Projekts in das TEN-T comprehensive network, um sich anschließend für eine EU-Kofinanzierung zu qualifizieren
7. Unterstützung entlang der Strecke

# Stakeholderübersicht Niederlande

## Verwaltung

### National

- Ministerium I&W
- Ministerium BZK
- Ministerium EZK
- RVO

### Regional

- Provinz Overijssel
- Region Twente
- Region Zwolle

### Lokal

- Gemeinde Enschede
- Gemeinde Hengelo
- Gemeinde Zwolle
- 

### Besondere Rolle

- ProRail
- Deutsche Botschaft Den Haag

## Politik

### National

- Staatssekretär IenW
- Staatssekretär BZK
- Relevante TK-Abgeordnete diverser Fraktionen
- TK-Ausschuss IenW
- TK-Kontaktgruppe Deutschland

### Regional

- Deputierte und Regionalparlament Provinz Overijssel

### Lokal

- Beigeordnete und Stadträte der Kommunen

## Entlang der Strecke

### Wirtschaft

- VNO-NCW

### Bildung

- Universität Twente, Fachhochschulen Saxion und Windesheim

### Kultur und Tourismus

- Kunst- und Kultursektor
- Tourismusbranche und Stadtmarketing

### Interessengruppen

- ROCOV

# Vorrangige Aktivitäten Niederlande 2021

## Phase 1: Auf dem Weg zur Vorzugsalternative & Beschlussfassung

Q1-2

- Niederländische Parlamentswahlen 2021
  - Sondieren in wie weit die Ambition Zwolle – Münster in die Aktivitäten der Projektpartner für die anstehenden Wahlen einbezogen werden kann
  - Insbesondere regionale Abgeordnete und Kandidaten um Unterstützung bitten
  - Informieren von neuen Abgeordneten
- Mehr Deutlichkeit über neue TEN- en CEF-Verordnungen
  - Analyse von Chancen und Bedrohungen
  - Unterstützungserklärung von I&W und RVO für Aufnahme in das TEN-T comprehensive network erhalten
- Vorstellung des Projekts bei der deutschen Botschaft Den Haag

Q3-4

- Neuen niederländischen Staatssekretär IenW in die Region einladen, um die Situation in Enschede deutlich zu machen
- Organisation eines (digitalen) Arbeitsbesuchs für Politiker
- Projektupdate an den Fachausschuss der Zweiten Kammer schicken
- Unterstützung suchen für Aufnahme Elektrifizierung Grenze - Enschede in MIRT

## Spielfeld Deutschland

# Herausforderungen Spielfeld Deutschland

## Deutschland (national/regional/lokal)

1. Unterstützung für die Ambitionsniveaus, die Vorzugsalternative und ein mögliches schrittweises Vorgehen
2. Positive Entscheidungsfindung im Rahmen von Deutschlandtakt und S-Bahn Münsterland
3. Realisierungs- und Finanzierungsperspektiven für das grenzüberschreitende Projekt mit einer Laufzeit bis 2022, die Realisierung der notwendigen Infrastruktur und den Betrieb, insbesondere einen Finanzierungsbeschluss zur Elektrifizierung Münster – Gronau
4. Bekanntheit des Projekts auf Bundesebene bei BMVI und relevanten Bundestagsabgeordneten
5. Unterstützung für die Aufnahme des Projekts in das TEN-T comprehensive network, um sich anschließend für eine EU-Kofinanzierung zu qualifizieren
6. Unterstützung entlang der Strecke

# Stakeholderübersicht Deutschland

## Verwaltung

### National

- Ministerium BMVi

### Regional

- Verkehrsministerium NRW
- Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie Internationales NRW

### Lokal

- Stadt Münster
- Kreis Coesfeld
- Kreis Borken
- Kreis Steinfurt

### Besondere Rolle

- DB
- NL. Botschaft & Generalkonsulat

## Politik

### National

- Staatssekretär BMVi
- Relevante (regionale) MdBs und Bundestagsausschüsse (Verkehr, Benelux)

### Regional

- Verkehrsminister NRW
- Relevante (regionale) Landtagsabgeordnete und Landtagsausschüsse (Verkehr, Europa)

### Lokal

- Bürgermeister, Beigeordnete, Landräte

## Entlang der Strecke

### Wirtschaft

- IHK

### Bildung

- Universität und Fachhochschule Münster

### Kultur en Tourismus

- Kunst- und Kultursektor
- Tourismusbranche und Stadtmarketing

### Verkehrsverbände

- NWL

### Interessengruppen

- ProBahn, Allianz pro Schiene

# Vorrangige Aktivitäten Deutschland 2021

## Phase 1: Auf dem Weg zur Vorzugsalternative & Beschlussfassung

Q1-2

- Informieren & kennenlernen relevante Mitglieder Landtag NRW
- Informieren & kennenlernen relevante regionale Bundestagsabgeordnete
- Mehr Deutlichkeit über die neuen TEN- und CEF-Verordnungen
  - Analyse von Chancen und Bedrohungen
  - Unterstützungserklärung von NRW und BMVI zur Aufnahme in das TEN-T comprehensive network erhalten
- Projekt vorstellen bei der NL. Botschaft in Berlin
- Informieren & kennenlernen IHK Nord-Westfalen & DNHK

Q3-4

- Bundestagswahl 2021
  - Informieren & kennenlernen neue regionale Bundestagsabgeordnete
- Organisation eines (digitalen) Arbeitsbesuchs für Politiker
- Projektupdate an relevante Abgeordnete Landtag NRW & Bundestag senden
- Gespräche über Finanzierung je nach Vorzugsvariante führen

## Spielfeld EU

EUREGIO

| [www.euregio.eu](http://www.euregio.eu)



provincie  Overijssel

 NWL

  
EUREGIO

## Herausforderungen Spielfeld EU

### EU

1. 2021 ist ein extrem wichtiges Jahr. Die Politik auf europäischer Ebene für die kommenden Jahre bis 2027 wird jetzt geformt und festgelegt (neue TEN-T Verordnung und Details zu CEF-Arbeitspaketen)
2. Nationale Unterstützung für die Aufnahme des Projekts in das TEN-T comprehensive network, um sich anschließend für eine EU-Kofinanzierung zu qualifizieren
3. Das Projektteam muss in der Lage sein, schnell zu schalten und auf die neuesten Entwicklungen in diesem Bereich zu reagieren. Die Unterstützung durch die nationalen Regierungen in Deutschland und den Niederlanden ist dabei unerlässlich.
4. Das Europäische Jahr der Schiene bietet Möglichkeiten, auf das Projekt und die Wünsche der Projektpartner aufmerksam zu machen.

# Stakeholderübersicht EU

## Verwaltung

### EU-Kommissare

- Frans Timmermans (NL, Green Deal)
- Adina Vălean (Transport)

### Europäisches Parlament

- NL-Abgeordnete
- Regionale deutsche Abgeordnete
- Ausschuss TRAN

## Politik

### DG Move

### DG Regional and Urban Policy

### INEA

### Kabinett Timmermans

### Kabinett Vălean

### Korridor-Koordinator NSB & Team

### European Agency for Railways (ERA)

## Entlang der Strecke

- Landesvertretung NRW
- NL Botschaft Brüssel
- DE Botschaft Brüssel
- Vertretung NL-Provinzen in Brüssel
- RVO
- Ministerium IenW
- BMVI
- Verkehrsministerium NRW

# Vorrangige Aktivitäten EU 2021

## Phase 1: Auf dem Weg zur Vorzugsalternative & Beschlussfassung

### Q1-2

- Vorbereitung Teilnahme TEN-T days 2021
- Teilnehmen an Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf TEN-T Verordnung
- Inventarisieren von Möglichkeiten nach Veröffentlichung der novellierten TEN-T Verordnung
- Informieren und kennenlernen Vera Kissler, Beraterin NSB-Korridor-Koordinatorin Catherine Trautmann
- Terminvereinbarung lenW und RVO bezüglich NL-Einsatz Projektaufnahme in TEN-T comp. network
- Terminvereinbarung Verkehrsministerium NRW und BMVI bezüglich DE-Einsatz zwecks Projektaufnahme TEN-T comp. network
- Informieren und kennenlernen relevante Europaabgeordnete (DE & NL)

### Q3-4

- Entwurf einer Absichtserklärung (LOI) der Partner auf beiden Seiten der Grenze und Übergabe an DG Move
- Q3, voraussichtliche Verabschiedung der überarbeiteten TEN-V-Verordnung
- Analyse Konzeptarbeitsprogramm CEF-Transport

# Finanzierung

## Inhalt und Zweck dieses Kapitels

- Andere grenzüberschreitende Bahnprojekte, wie die Wunderline und EurekaRail, haben gezeigt, dass es wichtig ist, die Finanzierung von Ambitionen so früh wie möglich zu diskutieren.
- Dies zwingt zu einer Konkretisierung der Zahlen. Diese Konkretisierung ist notwendig, um letztlich Unterstützung für die Finanzierung zu finden und zu organisieren.
- Es ist ratsam, einen integrierten, deutsch-niederländischen Ansatz in der Finanzierungsfrage zu verfolgen. Eine integrale Finanzierungsstrategie wird auch das gesamte Projekt straffen und die Chance eines unterschiedlichen Tempos bei der späteren Realisierung auf deutscher und niederländischer Seite verringern.
- Das Finden von Finanzierung ist eine echte Suche. Diese Suche beginnt intern. Zur Klärung und Abklärung der Möglichkeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt externe Gespräche notwendig sein. Für die Finanzierung muss das Spielfeld von EU, NL und DE gleichzeitig bearbeitet werden.
- Eine integrierte Finanzierungsstrategie und -ambition hat auch den Vorteil, dass man sich bei Diskussionen im anderen Land gegenseitig unterstützen kann. Das schafft Vertrauen bei den Finanziers in den betroffenen Ländern und bei den beteiligten Regierungen.
- Auf den folgenden Seiten geben wir eine Reihe von Einblicken in die mögliche Finanzierung. Dies kann als Beginn der gemeinsamen Suche und Erarbeitung einer integrierten Finanzierungsstrategie gesehen werden.
- Wir empfehlen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe "Finanzierung" mit dem Ziel, eine gemeinsame Finanzierungsstrategie zu entwickeln und zu definieren.

## Finanzierung - Niederlande

## Entwicklungen in den Niederlanden

- Die niederländische Regierung ist seit dem 15. Januar 2021 lediglich geschäftsführend im Amt. Infolgedessen wird die derzeitige Regierung keine Entscheidungen mehr über die Finanzierung neuer Bahnprojekte treffen.
- Die Entscheidungsfindung zu wichtigen neuen politischen Vorhaben wie dem Zukunftsbild des ÖPNV 2040 (TBOV 2040), das mehr Orientierung für künftige Prioritäten und eine auf die Infrastruktur ausgerichtete Investitionsagenda hätte geben sollen, konnte nicht abgeschlossen werden.
- Am 17. März 2021 werden die niederländischen Wähler aufgerufen, ein neues Abgeordnetenhaus zu wählen, wonach eine neue Regierung gebildet wird.
- Das neue Kabinett muss über die Finanzierung von Münster - Zwolle entscheiden.
- Prinzipiell sind zwei Wege möglich: a. über den Wachstumsfonds („Groeifonds“), einen kürzlich eröffneten Investitionsfonds des niederländischen Staates nach norwegischem Vorbild, oder b. über das Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Raumplanung und Verkehr (MIRT).

## Niederlande: MIRT

- Jährlich aktualisiertes Programm, mehrere politische und amtliche Kontaktmomente im Jahr
- Es gibt ein eigenes Programm für grenzüberschreitenden Schienenverkehr
  - z.B. Wunderline, aber auch Bielefeld - Osnabrück –Hengelo sind enthalten
- Projekte werden aus dem Infrastrukturfonds finanziert (zukünftig Mobiliteitsfonds)
- Gesamtbudget 2020: 6,5 Mrd. EUR, davon etwa 2 Mrd. EUR für die Schiene.

Abbildung 1: MIRT-Jaarcyclus © Rijksoverheid



## Finanzierung - Deutschland

## Entwicklungen in Deutschland

- Am 26.09.2021 findet die Bundestagswahl statt und es wird eine neue Bundesregierung gebildet. Dann wird sich zeigen, wie es mit dem Deutschlandtakt 2030 und anderen Initiativen weitergehen wird. Es wird sich auch zeigen, welche Priorität der grenzüberschreitende Schienenverkehr für eine neue Bundesregierung hat.
- Im Jahr 2022 wird in Nordrhein-Westfalen eine neue Landesregierung gewählt. Die Zusammensetzung einer neuen Regierung auf Bundesebene und in Nordrhein-Westfalen wird das Verhältnis zwischen Bund und Ländern bestimmen und damit auch die Vereinbarungen über die Finanzierung von Münster-Zwolle zwischen Bund und Land beeinflussen.
- Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat in der gemeinsamen Arbeitsagenda 2019 mit fünf niederländischen Provinzen das Ziel formuliert, den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Münster und Enschede und auch nach Zwolle auszubauen.
- Darüber hinaus hat der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die Strecke in sein Zukunftskonzept aufgenommen: das "Angebotszielkonzept S-Bahn Münsterland".
- Die aktuelle Konzession für die Verbindung läuft 2026 aus. Mit dem Ziel, die Kapazität und Nachhaltigkeit zu erhöhen, gibt es für die deutsche Seite der Strecke fortgeschrittene Elektrifizierungspläne über das Jahr 2026 hinaus.

## Finanzierungsmöglichkeiten in Deutschland

- Im Kern ist die Bundesebene für die Finanzierung der Eisenbahnen zuständig. Dies ist verfassungsrechtlich so vorgesehen.
- Im Laufe der Jahre wurde diese Aufgabe, insbesondere der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, teilweise an die Länder delegiert.
- Dies spiegelt sich u.a. in den sog. Regionalisierungsmitteln wider, die der Bund den Ländern für den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs gewährt.
- Was die Infrastruktur betrifft, so ist der Bund für das Hauptschienennetz zuständig: Bundesverkehrswegeplan + Ausbaugesetze + Einbeziehung von Projekten in den Jahreshaushalt. Die Finanzierung der anderen/stärker regionalen Infrastruktur ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und DB Netz.
- Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde die Ausbaumöglichkeit Münster - Zwolle geprüft und festgestellt, dass dieses Projekt keinen Platz im Bundesverkehrswegeplan bekommen würde, da es als regionales Projekt beurteilt wurde.
- Der Bundesverkehrswegeplan wird in Kürze überarbeitet (2021 - 2023).

## LuFV, GvFG und Sondertöpfe

- Wenn ein Projekt nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, gibt es andere Finanzierungsmöglichkeiten. Dies sind unter anderem:
  - Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Insbesondere die Anlage 8.7 bietet den Ländern die Möglichkeit, die Verwendung der LuFV-Mittel mitzubestimmen.
  - Ein weiteres Programm, das die Elektrifizierung Münsters – Zwolle auf deutscher Seite finanzieren könnte, ist das sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GvfG).
  - Im Frühjahr 2020 wurde eine gemeinsame Offensive von Bund und Ländern zur Elektrifizierung von Bahnstrecken gestartet. Ziel ist es, bis 2030 70 % der Strecken in Deutschland vollständig zu elektrifizieren. Hierfür wurden spezielle Mittel bereitgestellt. Auch dieser Weg zur Finanzierung könnte weiter erforscht werden.

## Finanzierung - EU

## Entwicklungen auf EU-Ebene

- Neues Parlament, neue Kommission und neuer Haushalt
- Die Kommission arbeitet an einer umfassenden Erneuerung/Überarbeitung der Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik
  - Die wichtigsten politischen Entwicklungen sind der Green Deal (90 % Emissionsreduktion im Verkehrssektor bis 2050), die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (SSMS) und die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung.
- Die neue TEN-V-Verordnung bildet auch den Rahmen für die neue CEF 2 im Bereich Verkehr im Zeitraum 2021-2027.
- Die überarbeitete TEN-V-Verordnung wird im 2. Quartal erwartet, die Verabschiedung wird für die zweite Jahreshälfte 2021 erwartet.
- Vieles ist derzeit noch im Fluss, aber es kann davon ausgegangen werden, dass die neuen TEN und CEF mit den Zielen des Green Deal und des SSMS übereinstimmen werden.
- Es gibt Pläne zur Harmonisierung und Zentralisierung der verschiedenen Finanzmittel durch InvestEU.

## TEN-T

- Das TEN-T-Netzwerk besteht aus dem TEN-T-Kernnetz („core network“) und dem TEN-T-Gesamtnetz („comprehensive network“)
- Das Ziel ist die Vollendung des TEN-T core network bis 2030 und des TEN-T comprehensive network bis 2050.
- In der Vergangenheit wurde dem core network Priorität eingeräumt und die meisten CEF-Gelder gingen dorthin (ca. 88 % der CEF-Mittel an Projekte im core network, nur 1 % an das comprehensive network). In der neuen Periode gibt es wahrscheinlich mehr Aufmerksamkeit und Mittel für das comprehensive network.
- Erwartungen an die Verabschiedung der überarbeiteten Ten-T-Verordnung im dritten Quartal
  - Strategie für urban nodes wird sich ändern
  - Die Korridore des Kernnetzes werden in der Überarbeitung nur begrenzt erweitert, während das comprehensive network mehr Möglichkeiten zur Anpassung erhalten soll.

## CEF (Connecting Europe Facility)

- Das CEF-Budget ist im europäischen Mehrjahresbudget festgelegt und wird in Form von verschiedenen periodischen Ausschreibungen für Projekte zur Verfügung gestellt. Es gibt ein bis drei Anrufe pro Aufgabenfeld pro Jahr.
- CEF = Kofinanzierung von Projekten, die zur europäischen Infrastruktur und/oder grenzüberschreitenden Verbindung beitragen. Der Prozentsatz des Ko-finanzierungszuschusses hängt von der Art des Projekts (Arbeiten oder Studien), der Art der Infrastruktur und der Ausschreibung ab.
- Bei der Beantragung von CEF-Mitteln ist die Unterstützung durch die nationalen Behörden erforderlich. In den Niederlanden sind das Ministerium IenW und RVO die Hauptakteure und Koordinatoren. In Deutschland ist dies das BMVI.
- Status: CEF 2 (2021-2027) noch nicht verabschiedet, derzeit ist eine vorläufige Regelung in Kraft.

## Ausblick CEF 2 2021-2027

- Budget: insgesamt 28.396 Mio. €, davon 21.384 Mio. € für Verkehr (davon 10 Mrd. € für Kohäsion und 1.500 Mio. € für militärische Mobilität), der Rest für CEF-Energie und CEF-Digital.
- Erwartete Budgetaufteilung CEF 2:
  - 60 % Investitionen in neue Infrastruktur, 40 % für die Modernisierung des Netzes (intelligenter, nachhaltiger, integrativer, sicherer)
  - 85 % für das core network und 15 % (!) für das comprehensive network. Unter CEF 1 waren nur 1% der Mittel für das comprehensive network bestimmt.
- Mögliche Anknüpfungspunkte:
  - Urbane Knotenpunkte (urban nodes) werden in CEF 2 voraussichtlich erstmals auf dem comprehensive network förderfähig sein, bisher war dies nur auf dem core network möglich.
  - Es gibt ein zusätzliches Budget für Maßnahmen zur Förderung der zivilen und militärischen Mobilität.
  - Anwendbar für die Strecke Zwolle-Münster?

## Fazit & Empfehlungen

## Fazit & Empfehlungen

- 2021 ist ein entscheidendes Jahr: Superwahljahr (NL & DE) und wegweisende Entscheidungen auf europäischer Ebene für die kommenden Jahre. Gleichzeitig streben die Projektpartner eine Realisierungsvereinbarung für Anfang 2022 an. Das Projektteam und die Projektpartner müssen daher in den nächsten 12 Monaten in der Lage sein, schnell und koordiniert auf mehreren Spielfeldern gleichzeitig zu agieren.
- Neben der Einrichtung einer internen PA & SOM-Arbeitsgruppe ist es ratsam, schnell eine Arbeitsgruppe zur Finanzierung zu starten, die die verschiedenen Möglichkeiten aufzeigt und auf eine trichterförmige Entscheidung hinarbeitet.
- Die Unterstützung und der finanzielle Beitrag der nationalen Regierungen für das Projekt ist essentiell, eine EU-Förderung ist immer nur als Ergänzung möglich. Der Weg nach Brüssel führt dabei immer über die Mitgliedsstaaten.

# Impressum

EUREGIO  
Enscheder Straße 362 | D 48599 Gronau  
Postfach 1164 | D 48572 Gronau  
T 02562 / 702-0  
info@euregio.eu | www.euregio.eu

*Projektleitung*  
Dinand de Jong & Tjeu Semmekrot

*Konzeption und Gestaltung*



© Meines Holla & Partners, 12. Februar 2021

Diese Ausgabe ist Teil des INTERREG-Projekts EuregioRail.

Februar 2021



Ministerium für Wirtschaft, Innovation,  
Digitalisierung und Energie  
des Landes Nordrhein-Westfalen

