

13.02.2020

Kleine Anfrage 3402

des Abgeordneten Matthi Bolte-Richter BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zentraler Omnibusbahnhof in Lübbecke

Die Stadt Lübbecke plant, ihren 2012 mittels Fördergeldern ausgebauten Zentralen Omnibusbahnhof abzureißen und stattdessen in direkter Nähe zum bisherigen ZOB straßenbegleitende Bushaltestellen entlang einer innerstädtischen Hauptstraße zu bauen. Hintergrund ist der Bau eines Investor-finanzierten Einkaufszentrums („Westertor“), für dessen Pkw-Stellplätze der bisherige ZOB als Fläche genutzt werden soll. Die zukünftige Lage der Haltestellen entlang der Hauptverkehrsstraße ist laut Planungsgutachten in Zusammenhang zu dem unmittelbar angrenzenden neuen Einkaufszentrum zu sehen. Zudem sind sowohl die zukünftige Lage der zu fördernden Haltestellen, als auch Alternativstandorte zu dieser Lage, nicht geprüft worden.

Die Stadt hat am 19. Dezember 2018 einen Antrag beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe gestellt unter dem Titel „Antrag auf Gewährung einer Zuwendung ÖPNV-Infrastruktur gemäß § 12 ÖPNVG. Neubau Zentraler Omnibusbahnhof Niederwall in Lübbecke“. Der Zweckverband hat daraufhin am 16. September 2019 den Antrag bewilligt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Die Stadt Lübbecke hat im Jahr 2012 eine Förderung des Landes NRW zu „fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberem . . . Stationen und Haltestellen“ (§ 2.3 ÖPNV-Gesetz) in Höhe von 400.000 € zur Neugestaltung des städtischen Zentralen Omnibusbahnhofes erhalten. Ist es zutreffend, dass eine erneute Förderung dieser Infrastruktur eine deutliche Verbesserung zum Ziel haben muss?
2. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Situation, in der die Stadt Lübbecke eine erneute Förderung zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in Höhe von 1.067.800 € bewilligt bekommen hat, der zufolge der in 2012 geförderte ZOB abgerissen und durch Haltestellen beidseits einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße ersetzt wird?
3. Wie bewertet die Landesregierung, dass der Abriss dieses ZOBs verursacht wird durch den Neubau eines PKW-Parkplatzes auf dem Gelände des bisherigen ZOB zugunsten eines neu zu bauenden Einkaufszentrums und damit der Fördergrundsatz nach § 2 „der ÖPNV (soll) unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes,

Datum des Originals: 13.02.2020/Ausgegeben: 13.02.2020

der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten“ unberücksichtigt bleibt?

4. Wie bewertet die Landesregierung, dass während der ZOB-Planungsphase mehrfach öffentlich erläutert wurde, dass die Kosten für die „Verlegung“ des ZOB durch den Investor getragen werden, da die ÖPNV-Veränderung Folge seines Bauvorhabens ist und so die erneute Förderung problematisch erscheint, da es sich hier nicht um eine Subvention an eine Kommune, sondern real um eine indirekte Subvention einer Bauplanungsgesellschaft handelt?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Förderbewilligung einer Maßnahme, die einen bestehenden ZOB gegen straßenbegleitende Haltestellen ersetzt, die keine Ausbaureserven aufweisen und bei denen die Umstiegsqualität deutlich verschlechtert ist im Zusammenhang mit den Förderrichtlinien des bewilligenden Aufgabenträgers NWL gemäß deren Ziffer 2.1.1.3 „Neubau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) zur Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen“?

Matthi Bolte-Richter