

**Sitzungsvorlage Nr. 0127/2005**

<b>Ausschuss für Verkehr und Bauwesen</b>	<b>06.06.2005</b>	<b>TOP: 1</b>	<b>öffentlich</b>
---	-------------------	---------------	-------------------

<b>Zuständige Facheinheit:</b> 36 - Fachbereich Verkehr 61 - Stabstelle Planung 62 - Fachbereich Vermessung und Kataster 63 - Fachbereich Bauen und Wohnen 81 - Betrieb für Straßen, Gebäudewirtschaft und Grünflächen	<b>Berichterstatter:</b> Dr. Hermann Paßlick Thomas Holzschneider
---	---

**Beratungsgegenstand:**

Fortschreibung des Leitbildes / mittelfristige Zielplanung

**Beschlussvorschlag:**

Der Fortschreibung des Leitbildes / der mittelfristigen Zielplanung in der Fassung nach dem Stand vom 28.02.2005 wird zugestimmt. Folgende Ergänzungen werden vorgenommen:

- 
- 

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Ziele geeignete Vorschläge und Maßnahmen zu entwickeln.

**Rechtsgrundlage:**

./.

**Sachdarstellung:**

Die Kreistagsmitglieder und Sachkundigen Bürger haben mit Schreiben vom 01.03.2005 das Diskussionspapier zur Fortschreibung des Leitbildes / der mittelfristigen Zielplanung (Stand: 28.02.2005) erhalten.

Die für die Facheinheiten 36, 61, 62, 63 und 81 relevanten Ziele ergeben sich im Wesentlichen aus dem Gliederungspunkt 2 (Standort und Verkehr). Die entsprechenden Seiten 13 – 15 aus dem Diskussionspapier sind als Anlage nochmals beigelegt.

Der Fachbereich 62 ist ferner von dem Ziel aus dem Gliederungspunkt 8 (Verwaltung und Bürger/-innen) betroffen: Erweiterung des kommunalen Geoinformationssystems und interkommunale Vernetzung.

Daneben finden sich auch unter den anderen Gliederungspunkten einzelne Ziele, die übergreifende Bedeutung für alle Facheinheiten haben, zum Beispiel

1 - Landschaft und Umwelt

Ziel: Stabilisierung und Ausbau der Qualität der bestehenden natur- und landschaftsräumlichen Strukturen durch nachhaltiges Zusammenführen aller sich entgegenstehenden Raumansprüche (z.B. Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Verkehr) mit den Instrumenten der formellen und informellen Planung (wie Gebietsentwicklungsplan, Bebauungsplan, regionale Entwicklungskonzepte).

5 - Mensch und Gesellschaft

Ziel: Stärkung positiver Lebensbedingungen und Versorgungsstrukturen für ältere Menschen in allen Lebens- und Arbeitsbereichen.

7 - Regionale Zusammenarbeit

Ziel: Steigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

8 - Verwaltung und Bürger/-innen

Ziele: - Ausbau der Kunden- und Dienstleistungsorientierung  
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Verwaltungshandelns  
- Anstreben von Zertifizierungen

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt ein Antrag der SPD-Fraktion vom 11.04.2005 vor (siehe Sitzungsvorlage Nr. 0095/2005).

**Entscheidungsalternative(n):**

Ja                       Nein

Wenn ja, welche ?

**Finanzielle Auswirkungen:**

Der Aufwand von                      Euro ist im laufenden Budget finanziert:  Ja                       Nein

Es entstehen Folgewirkungen, die eine Veränderung des Budgets in Folgejahren verursachen:  Ja                       Nein

Wenn ja, wofür ? – Voraussichtlich in welcher Höhe ?

## Anlagen:

### **2 Standort und Verkehr**

Stabilisierung und Ausbau der Standortbedingungen und der Verkehrsinfrastruktur

#### 2.1 Entwicklung und aktuelle Stärken und Schwächen im Kreis Borken

In Bezug auf die verkehrliche Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr ist der Kreis Borken durch ein rund 1.050 km langes überörtliches Straßennetz mit Straßen aller Kategorien erschlossen. Die Anbindung an den Fernverkehr wird durch die Anschlüsse an die Bundesautobahnen A 31 im Osten und A 3 im Westen und indirekt auch über die A 30 im Norden hergestellt. Der Ballungsraum Ruhrgebiet ist innerhalb einer Fahrtzeit von cirka einer halben Stunde aus dem südlichen und innerhalb einer Stunde aus dem nördlichen Kreisgebiet erreichbar. Zu den bedeutendsten überregionalen Verbindungen zählen neben den Autobahnen die bisher nur teilweise gut ausgebauten Bundesstraßen (B 54, 67n, 70, 224, 474 und 525) mit Ost-West sowie Nord-Süd Verbindungsqualität. Schließlich werden die Teilräume des Kreises Borken durch ein Netz von Landes- und Kreisstraßen flächenhaft erschlossen. Nationale und internationale Flugmöglichkeiten bestehen am Flughafen Münster / Osnabrück (Entfernung cirka 1-1,5 Stunden) sowie über den Flughafen Düsseldorf, der in einer Fahrzeitspanne zwischen 1-2 Stunden aus dem Kreis Borken erreichbar ist. Im Kreis Borken besteht der Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Vreden. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr innerhalb des Kreises und über die Kreisgrenzen hinweg in die benachbarten Niederlande im Westen, die Stadt Münster im Osten und den Anschluss an das Ruhrgebiet im Süden macht als so genannter harter Standortfaktor einen Großteil der Standortqualität des Kreises Borken aus.

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist gekennzeichnet durch die Kopfverbindungen der Deutschen Bahn aus dem Ruhrgebiet nach Borken und Bocholt. Des Weiteren sind die Städte Ahaus und Gronau sowie die Gemeinden Reken und Legden von außerhalb des Kreises an die Bahn angebunden. Durch die Bahnverbindung Gronau - Enschede besteht ein Übergang ins niederländische Eisenbahnnetz. Innerhalb des Kreises Borken bestehen keine flächenerschließenden Bahnverbindungen. Der Kreis Borken wird daher vollständig durch Buslinien im Verbundtarif der Verkehrsgemeinschaften Münsterland und Ruhr-Lippe erschlossen. Von besonderer Bedeutung erweist sich in diesem Zusammenhang die Sprinterbuslinie von Bocholt über Borken nach Münster und die EuroSchnellBuslinie von Winterswijk, Vreden über Ahaus, Heek, Schöppingen nach Münster. In Schwachlastzeiten werden alternative nachfrageorientierte Bedienungsformen angeboten.

Im Kreis Borken wie im gesamten Münsterland spielt ferner das Fahrrad als Verkehrsmittel eine tragende Rolle. Der Kreis verfügt über eine hervorragende Radwegeinfrastruktur sowohl für den alltäglichen und Freizeitbereich, als auch in touristischer Hinsicht (Radrouten, Radelpark).

Über die Verkehrslage hinaus bildet der Kreis Borken einen guten Wohnstandort in einer intakten Naturlandschaft am Rande des Ballungsraumes mit vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten vor Ort. Besondere Bedeutung erfährt der Kreis Borken als Standort mit hoher Lebens- und Freizeitqualität, was sich auch in der wachsenden Tourismusnachfrage niederschlägt.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Gute Anbindung an das Fernstraßensystem (A 3, A 30, A 31)</li> <li>+ Gute Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr</li> <li>+ Sprinterbuslinie Bocholt-Borken-Münster</li> <li>+ EuroSchnellBus Winterswijk-Vreden-Ahaus-Münster</li> <li>+ Anschluss / Integration im Verbundgebiet im ÖPNV</li> <li>+ Hohe Radfahrerquote</li> <li>+ Ausgeprägte weiche Standortfaktoren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rudimentäres Bahnliniennetz</li> <li>- Lückenhafte Flächenerschließung im ÖPNV</li> <li>- Fehlender Lückenschluss B 67n</li> <li>- Geringer Bekanntheitsgrad des (Wirtschafts-) Standorts (v.a. für Investoren)</li> </ul>

## 2.2 Allgemeine Trends / Prognosen sowie daraus resultierende Chancen und Risiken für den Kreis Borken

Es lässt sich allgemein beobachten, dass die Mobilitätserfordernisse permanent ansteigen. Diese werden im Zuge verstärkter überregionaler und globaler Austauschprozesse im Wirtschaftsleben weiter anwachsen und sich auf alle Bevölkerungsgruppen z.B. bei der Arbeitsplatzwahl auswirken. Dem zunehmenden Güter- und Personenverkehr ist Rechnung zu tragen. Hier geht es allerdings darum, durch intelligente Verkehrslenkung neue Verkehrsströme zu vermeiden. Die bisherigen Pendlerbeziehungen im Kreis Borken konzentrieren sich zum Großteil auf die Städte innerhalb des Kreises. Die Verflechtungen über die Kreisgrenzen hinaus gestalten sich bisher als relativ überschaubar und bestehen was den Ausbildungsverkehr betrifft insbesondere nach Münster und hinsichtlich der Arbeitspendler ins Ruhrgebiet. Wachsende Mobilitätsanforderungen können aber auch zu einem Thema im Kreis Borken werden, wenn nicht in ausreichender Anzahl und Qualität Arbeitsplätze wohnortnah zur Verfügung gestellt werden können (z.B. Hartz IV-Anforderungen, allgemeine Wirtschaftsentwicklung). Ähnlich wie im Bereich des Individualverkehrs steigen auch bedingt durch die zunehmende Individualisierung der Lebensstile die Ansprüche der Nutzer im öffentlichen Verkehr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei der erforderlichen qualitativen und quantitativen Verbesserung der Systeme die Belange aller Nutzergruppen zu berücksichtigen sind. Neben der Gruppe der „älteren“ Menschen spielen die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen als die Hauptnutzer des ÖPNV im Schüler- und Freizeitverkehr eine besondere Rolle.

Abseits allgemeiner Entwicklungen werden speziell im Münsterland die Ansprüche an die Fahrradverkehrsinfrastruktur sowohl im Bereich des Schüler- und Freizeitverkehrs als auch unter touristischen Aspekten ansteigen.

In Bezug auf den (Wirtschafts-) Standort Kreis Borken werden aufgrund folgender Entwicklungen Veränderungsprozesse erforderlich:

- Engere Anbindung zwischen dem Ballungsraum Amsterdam-Rotterdam-Den Haag-Utrecht (Randstad) und dem Ruhrgebiet
- Wachsende Ansprüche an IT-Infrastruktur (z.B. Telekommunikation, Datentransfer)

Die Nord-Süd-Achse A 31 führt am östlichen Rand des Kreises Borken entlang. Durch den Ende 2004 erfolgten Lückenschluss wird eine durchgehende Fernverkehrsstraße vom Ruhrgebiet an die Nordsee hergestellt, die am nördlichen Rand des Kreises Borken mit der A 30 um eine West-Ost-Fernverkehrsstraße von den Niederlanden nach Osteuropa ergänzt wird. Beide Achsen gelten als künftige Entwicklungs- und Wirtschaftsachsen für Güter- und Verkehrsströme. Eine direkte Beteiligung des Kreises Borken ist aufgrund der Lage durchaus gegeben. Es ist aber erforderlich, Strategien und konkrete Maßnahmen zu entwickeln, um „den Anschluss nicht zu verpassen“. Dies gilt in gleichem Maße für die Verbindung Niederlande – Ruhrgebiet über die A 3.

Ein Teil der Verkehrsströme wird künftig durch den Einsatz von Datentransfer ersetzt werden. Um auch hier den Standortnachteil der Grenzlage ausgleichen zu können, ist es erforderlich, eine optimale IT-Infrastruktur im Kreis Borken aufzubauen und vorzuhalten.

Schließlich werden sich die Bedingungen im Wettbewerb der Regionen weiter verschärfen. Die Ausstattung mit Einrichtungen der harten und weichen Standortfaktoren wird zur zwingenden Voraussetzung. Der Kreis Borken kann hierauf mit aktiver Standortpolitik und aktivem Standortmarketing reagieren, um seinen Bekanntheitsgrad zu steigern und sich auch weiterhin am Markt behaupten zu können.

Chancen	Risiken
▶ Qualitätsverbesserung durch Wettbewerb im SPNV/ÖPNV	! Gefahr des Wegbrechens der staatlichen ÖPNV-Fördermittel

### 2.3 Ziele für den Kreis Borken

Ziele
<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Bereitstellung eines durchgehenden West-Ost Schnellstraßensystems durch den Ausbau der B 67n</li> <li>➔ Nachfrageorientiertes, finanzierbares ÖPNV-Angebot, das allen Altersgruppen gerecht wird und eine Alternative zum Individualverkehr darstellt</li> <li>➔ Verkehrsvermeidung und Verkehrsreduzierung durch Verkehrlenkung</li> <li>➔ Sicherung des Schwerpunkt-Verkehrslandeplatzes Stadtlohn-Vreden und Entwicklung als Wirtschaftsimpuls für den Raum</li> <li>➔ Förderung der Verkehrssicherheit und Aufklärungsarbeit</li> <li>➔ Pflege und Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur und Positionierung des Kreises Borken als „Fahrradfreundlicher Kreis“</li> <li>➔ Ausbau der IT-Infrastruktur</li> <li>➔ Profitierung von der zunehmenden Verbindung zwischen den Ballungsräumen Amsterdam-Rotterdam-Den Haag- Utrecht (Randstad) und Ruhrgebiet</li> </ul>