

Erledigung der Tagesordnung:

A. Öffentlicher Teil

Punkt 1: Entwicklung und Projekte der RVM GmbH - Vortrag: Herr André Pieperjohanns, Geschäftsführer RVM GmbH

Herr Pieperjohanns, Geschäftsführer der RVM GmbH, informiert anhand einer Präsentation (**siehe Anlage**) über diverse Bereiche des Unternehmens sowie Maßnahmen, an denen die RVM arbeitet. In diesem Jahr wurde die Mobilitäts-App „Bus und Bahn im Münsterland“ (Bu-BiM) von ZVM Bus und RVM erfolgreich eingeführt. Die App sei Routenplaner, Fahrplanauskunft und sprachgesteuerte Navigation in einem. Sie kombiniere Bus- und Bahnverbindungen mit Rad- oder Fußwegen, ermögliche E-Ticketkäufe, informiere über Car-Sharing-Angebote und liefere Zugang zu Abfahrtsmonitoren in Echtzeit.

Ab Anfang 2020 werden Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI-Anlagen) an ausgewählten Haltestellen im Kreisgebiet installiert. Durch stationäre DFI-Anlagen an zentralen Haltestellen könne den Fahrgästen Abfahrtszeiten in Echtzeit angezeigt werden. Die RVM übernehme die Installation und technische Betreuung der Anlagen.

Die eigene Fahrschule der RVM würde nun durch einen weiteren Fahrlehrer auf insgesamt 4 aufgestockt. Dies begünstige die Ausbildung der eigenen Fahrer gerade mit Blick auf den Fahrermangel am Arbeitsmarkt.

Zum 01. August 2019 wurde das westfalenweit gültige AzubiAbo zum Preis von 62 Euro monatlich eingeführt (NRW-weit: zzgl. 20 Euro). Im Zeitraum August bis Oktober seien bereits rund 1.860 Tickets verkauft worden, davon 1.530 Neukunden.

Das Defizit der RVM werde durch Ausweitung der Angebots- und Fahrplanmaßnahmen, Einführung alternativer Antriebsarten, Abschaffung des NachtBus-Zuschlags (ca. 55.000 Euro pro Jahr), Absenkung von Beförderungstarifen sowie Wegfall der Fahrzeugförderung negativ beeinflusst. Der Anteil des Kreises Borken an der Defizit-Entwicklung der RVM hielt sich bis 2017 relativ stabil. Die zusätzlich beschlossenen Fahrplankilometer zu Anfang 2019 mit einer Gesamtsumme von rund 300.000 Euro würden sich dementsprechend auch auf den Defizit-ausgleich auswirken.

Ein Anteil von 2/3 des Busbestandes der RVM würde bereits der Euronorm 6 entsprechen, der restliche Anteil der Euronorm 5. In 2020 würden wahrscheinlich acht neue Busse mit der Abgasnorm Euro 6 angeschafft. Bei Einführung alternativer Antriebsarten würden niedrige Betriebs- und Instandhaltungskosten eine große Rolle spielen. Um diese Kosten so gering wie möglich zu halten, müsse man sich auf die Einführung einer einheitlichen Antriebsart, eines einheitlichen Fahrzeugstandards sowie einer Kraftstoff- bzw. einer Energiequelle verständigen. Neben der Abgasnorm Euro 6 gäbe es Elektrobusse, CNG-Erdgasbusse, synthetische Kraftstoffe für Euronorm 6 Busse sowie Wasserstoff-Brennstoffzellenbusse. Elektrobusse könnten nicht der Ansatz der RVM sein, da sie nur eine Laufleistung von rund 100 km pro Tag haben. Die RVM-Laufleistung liege zwischen 250 bis 500 km täglich. CNG-Erdgasbusse könnten diese Laufleistung abbilden, jedoch werden zur Erzeugung von Biogas u. a. Flächen/Äcker zum Anbau für schnell wachsende Energiepflanzen/Zwischenfrüchte benötigt. Dies könnte eine Dezimierung von Lebensmittelanbau-Fläche bedeuten. Synthetische Kraftstoffe, die mit wenig Energieaufwand erzeugt werden könnten, seien momentan nicht auf dem Markt verfügbar. Bei den Wasserstoff-Brennstoffzellenbussen könnte die RVM-Laufleistung genauso wie mit den Dieseln erreicht werden. Die Brennstoffeinheit erzeuge aus Wasserstoff elektrische Energie. Hierbei werde jedoch nur 20 % der zur Gewinn-

nung von Wasserstoff investierten Energie wieder freigesetzt. Daher sei diese Antriebsart nur ökologisch, wenn die überschüssig erzeugte Energie zur Produktion von Wasserstoff eingesetzt werde. Wuppertal und Regionalverkehr Köln bekämen den Wasserstoff als Abfallprodukt durch ortsansässige Chemiefabriken zur Verfügung gestellt. Die Investitionskosten pro Bus lägen derzeit zwischen 0,65 und 0,8 Mio. Euro.

Die Münsterlandkreise haben einen Projektantrag zur Fördermaßnahme „HyLand - Wasserstoffregion in Deutschland“ beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Bei der Fördermaßnahme ginge es darum ein passendes Wasserstoffkonzept zu entwickeln sowie ein Netzwerk wichtiger Akteure zur Umsetzung aufzubauen. Jedoch erhielt der Antrag eine Absage mit der Begründung, dass die eingereichte Bewerbung für das Projekt überqualifiziert sei. Daher wurde eine Bewerbung zum Förderprogramm „Hyexperts“ eingereicht. Sollte diese nicht erfolgreich sein, stünden tiefergehende Prüfungen sowie Abstimmungen der Kreise auf RVM-Ebene aus, wie ohne externe Förderung weiter vorgegangen werden solle.

Punkt 2: 2. Controllingbericht zum 30.09.2019
Vorlage: 0338/2019/KREIS

Frau Lindenhahn bittet zu prüfen, ob es möglich sei, die Unfallstatistik nach Alter kleingliedriger aufzuführen (65 bis 75 Jahre sowie 76 Jahre und älter).

Der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen nimmt die Ergebnisse des 2. Controllingberichtes zum 30.09.2019 für die Budgets 07 – Verkehr, 09 – Geoinformation und Liegenschaftskataster, 12 – Straßen, Gebäude, Grünflächen sowie für das Produkt 11.03.04 – Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Kreisentwicklung, EU-Angelegenheiten und Statistik zur Kenntnis.

Punkt 3: Darstellung der Radwegeplanung im Kreis Borken - Vortrag: Herr Peter Sonntag, Kreis Borken

Herr Sonntag erläutert anhand eines Power-Point-Vortrages, dessen Folien als Anlage zur Niederschrift beigelegt sind, die Planung, den Bau und die Finanzierung von Radwegbaumaßnahmen im Kreis Borken. Herr Weitzell ergänzt hinsichtlich eines qualitativ hochwertigen Radwegeausbaus den Stand der Planungen von Velorouten mit Breiten von 3,00 m im Münsterland. Langfristiges Ziel sei es, ausgehend vom Alltagsroutennetz ein aufeinander abgestimmtes umfassendes Netz von Velorouten im Münsterland zu etablieren. In ein solches Gesamtnetz könne prinzipiell auch der Radschnellweg RS2 eingegliedert werden. Die vertiefenden Planungen zum RS2 seien in den vergangenen Monaten in oftmals zeitaufwändiger Abstimmung mit Straßen.NRW vorangeschritten. Über Einzelheiten der Planungen könne voraussichtlich im Frühjahr 2020 informiert werden. Offen sei mit Blick auf die teils laufenden umwelt- und artenschutzbezogenen Prüfungen weiterhin, welches Verfahren zur Erlangung von Planrecht für den RS2 angelegt werden müsse.

Herr Schemmer fragt, ob die derzeitige Radwegbreite von 2,50 m für den zunehmenden Radfahrverkehr ausreichend sei. Daneben wundere er sich, dass der Landschafts- und Artenschutz beim Radwegbau eine wichtige Rolle spiele. Er frage sich auch, ob die Finanzmittel ausreichen, um Radwege in dem seit Jahren gewohnten Umfang bauen zu können. Herr Sonntag betont, dass auch die jetzige Radwegbreite von 2,50 m schon eine Weiterentwicklung angesichts höherer Anforderungen an die Radwege sei, da bis vor circa zehn Jahren die Standard-Radwegbreite noch bei 2,00 m gelegen habe. Besonders qualifizierte Radwege wie z.B. Radschnellwege würden heute bereits mit Breiten von bis zu 4,00 m - wie von

Herr Weitzell ausgeführt – geplant. Zur Berücksichtigung des Artenschutzes führt Herr Sonntag aus, dass dieser grundsätzlich auch bei Radwegen zu beachten sei. Wegen des deutlich geringeren Eingriffs seien die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen allerdings in der Regel nicht so umfangreich wie beim Straßenbau. Gleichwohl würden die dadurch erhöhten Planungsanforderungen sowie die insgesamt derzeit großen Schwierigkeiten, den notwendigen Grunderwerb durchzuführen, zur Folge haben, dass die bereitgestellten Finanzmittel ausreichend seien.

Herr Berning fragt nach, ob nicht die Möglichkeit bestünde, dass interessierte Kommunen bei der Finanzierung von Radwegebaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in Vorleistung gehen könnten, um so den Bau zu beschleunigen. Herr Sonntag entgegnet, dass ehemals bestehende Programme dieser Art derzeit nur noch im Blick auf Bürgerinitiativen und Anliegergemeinschaften genutzt würden. Ergänzend erkundigt sich Herr Berning nach einer möglichen Förderung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr. Herr Sonntag teilt mit, dass die vorgenannten Förderprogramme eine solche Förderung nicht vorsähen, da nur klassifizierte Straßen oder verkehrswichtige Ortsverbindungen gefördert werden könnten.

Frau Lindenhahn möchte gerne wissen, wie viele Kilometer an klassifizierten Straßen im Kreisgebiet insgesamt vorhanden sind. Herr Sonntag sagt zu, die Zahlen zum Protokoll zu geben.

*Bundesstraßen: 153,7 km
Landesstraßen: 389,0 km
Bundesautobahnen: 49,3 km*

Frau Lindenhahn erkundigt sich vor dem Hintergrund möglicher Gefährdungen zum Beispiel auf dunklen Landesstraßen, welche Möglichkeiten der Kreis habe, den Radwegebau an Landes- und Bundesstraßen voranzubringen. Frau Dr. Altenhoff-Weber erläutert die Bedeutung der Teilnahme des Kreises an den regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen und Unfallkommissionen. Gerade die fachliche Einschätzung dieser Kommission übe einen großen Handlungsdruck auf die beteiligten Straßenbaulastträger aus.

Auf Nachfrage von Herrn Eisele erläutert Herr Sonntag, dass angesichts einer verbesserten Landesförderung die Inanspruchnahme des kommunalfinanzierten Radwegebauprogramms derzeit rückläufig sei.

Herr Eisele beschreibt die aus seiner Sicht unbefriedigende Ausbausituation an der K 63 Ahaus-Vreden und bittet vor diesem Hintergrund um Auskunft, wer für den Grunderwerb zuständig sei. Hierzu teilt Herr Sonntag mit, dass der Grunderwerb grundsätzlich von den Städten und Gemeinden durchgeführt werde.

Herr Brandt stellt klar, dass es nicht im Interesse der Landwirte sei, wenn Wirtschaftswege für den Radverkehr ausgebaut würden und sich zu Schleichwegen für den motorisierten Individualverkehr entwickelten.

Herr Warschewski regt an, auf Straßen ohne separaten Radweg eine farblich abgesetzte Randmarkierung für den Radverkehr aufzubringen. Herr Sonntag verweist auf die bereits erwähnten Verkehrsschauen, bei denen die Fachleute auch derartige Maßnahmen als Alternative zum Radwegebau diskutierten.

Punkt 4: Knotenpunktsystem im Münsterland
Vorlage: 0292/2019/KREIS

Der Sachstand zur Einführung des Knotenpunktsystems im Münsterland wird zur Kenntnis genommen.

Punkt 5: Nahverkehrsplan des Kreises Borken - Kapitel 6.3.11, Anpassung der "Qualitätsanforderungen Fahrzeuge"
Vorlage: 0245/2019/KREIS/1

Frau Dr. Schwenzow erläutert, diese Sitzungsvorlage sei schon in der letzten Sitzung des Ausschusses besprochen worden. Die geschätzten Kosten zur Umstellung eines Anteils von 80 % der Busse auf die Abgasnorm Euro V ab dem Jahr 2021 (186.000 bis 406.000 Euro) sowie für die Umstellung auf Euronorm VI ab 2026 (231.000 bis 493.000 Euro) konnten nun benannt werden. Vornehmlich würde es um die eingesetzten Busse im Rahmen der Schülerbeförderung gehen. Mit diesen Anforderungen würde es gelingen, dass Verkehrsunternehmen jüngere Busse im Schülerverkehr einzusetzen hätten.

Frau Lindenhahn erkundigt sich, ob auch im Vorfeld mit den im Kreis Borken verkehrenden Verkehrsunternehmen über die Qualitätsanforderungen gesprochen worden sei und welche Partei den Stein in's Rollen gebracht habe. Frau Dr. Schwenzow erläutert, diese Nachfrage/Forderung sei von Subunternehmern der RVM geäußert worden. Sie wollten, dass die Qualitätsanforderungen der Fahrzeuge in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Beschluss: einstimmig
15 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
1 Enthaltungen

1. Die vorgeschlagenen Anforderungen an die Fahrzeugqualität zur Verbesserung des Emissionsschutzes werden in den Nahverkehrsplan des Kreises Borken aufgenommen.
2. Die Qualitätsstandards werden im Rahmen von wettbewerblichen Verfahren entsprechend angepasst.

Punkt 6: Tarifmaßnahme zum 01.08.2020 im ÖPNV - WestfalenTarif im Münsterland
Vorlage: 0327/2019/KREIS

Frau Dr. Schwenzow berichtet, im Rahmen der Tarifmaßnahme zum 01. August 2020 seien viele Verhandlungen mit anspruchsvollen Gesprächen geführt worden. Die vorgeschlagenen Änderungen würden den momentanen Kompromiss widerspiegeln:

- Unterdurchschnittliche Anhebungen der Ticketpreise.
- Unveränderte Preise bei JobTickets, AnschlussTickets sowie beim AzubiAbo.
- Deutliche Absenkung und Vereinfachung der 9 Uhr TagesTickets für den Pilotzeitraum.

Dieser Pilotzeitraum sei im Nachgang zur Sitzungsvorlage im Kreis Coesfeld auf ein ganzes Jahr ausgeweitet worden, d. h. vom 01. August 2020 bis zum 31. Juli 2021. Der Aktionspreis des 9 Uhr TagesTickets, Preisstufe 2M, sei ebenfalls im Nachgang von 5,20 Euro auf 5,70 Euro angehoben worden. Die Tarifmaßnahme 9 Uhr TagesTicket koste den Kreis Borken je nach Ausgleichsverfahren zusätzlich voraussichtlich zwischen 245.000 und 370.000 Euro für 12 Monate.

Herr Konrad spricht sich für die Zustimmung der Beschlussvorschläge der Verwaltung aus. Weitere Verhandlungen und Anpassungen im Rahmen des ÖPNV-Tarifs würden durch die Verwaltung angestrebt.

Frau Lindenhahn gibt kund, die SPD-Fraktion werde dem Beschlussvorschlag so nicht zustimmen. Durch die angestrebte Tarifmaßnahme komme es erneut zu Anhebungen der Ticketpreise, dadurch verteuere sich das Busfahren erneut. Die Tarife seien für die ÖPNV-Nutzenden nicht tragbar.

Frau Dr. Schwenzow gibt zu bedenken, wenn dem Beschlussvorschlag zur Tarifmaßnahme nicht zugestimmt werde, dann blieben die Tarifstrukturen wie bisher. Es werde dann ein Index zur jährlichen Preissteigerung zu August 2020 angesetzt. Welche preislichen Auswirkungen der angewandte Index habe, könne nicht abgeschätzt werden. Frau Dr. Schwenzow verdeutlicht, in der Tarifgemeinschaft säßen rund 60 Beteiligte. Durch die verschiedenen Interessenslagen sei es sehr schwierig, einen Konsens herbeizuführen. Anfang dieses Jahres seien die Schlichtungsgespräche sehr beschwerlich und schleppend vorangegangen. Die hier unterbreitete Tarifmaßnahme stelle das Ergebnis sehr intensiver und anstrengender Verhandlungen dar. Die Münsterlandkreise seien dankbar, einen akzeptablen Kompromiss gefunden zu haben.

Herr Zobel erkundigt sich, warum genau das 9 Uhr TagesTicket eine deutliche Preisabsenkung erhalte. Frau Dr. Schwenzow führt aus, die Verkehrsunternehmen in der Tarifgemeinschaft hätten sich dafür ausgesprochen, dass durch die Preisanpassungen keine Kapazitätserhöhungen im Rahmen der eingesetzten Busse entstehen dürften. Durch das 9 Uhr TagesTicket könnten noch freie Kapazitäten in den Bussen ausgelastet werden.

Herr Zobel hebt hervor, das 9 Uhr TagesTicket repräsentiere nicht den Berufspendlerverkehr. Daher erwarte er durch die Vergünstigung des 9 Uhr TagesTicket keinen großen Zuwachs der ÖPNV-Nutzenden. Herr Jasper erwidert, die vorgestellte Maßnahme sei der erste Schritt zur Anpassung der ÖPNV-Tarife. Weitere Maßnahmen würden folgen, um ÖPNV-Nutzende zu gewinnen. Er gibt Herrn Zobel recht, mit dieser Maßnahme nicht die Gruppe der Berufspendelnden gewinnen zu können. Jedoch betont er, durch die Tarifmaßnahme könne eine Gruppe von 5 Personen ab 9 Uhr für 5,00 Euro pro Person im kompletten Netz Münsterland einen Tag lang fahren. Dieser Preis sei enorm kostengünstig.

Frau Dr. Schwenzow ergänzt, bei Ablehnung des Beschlussvorschlages, werde auch das MonatsTicket nicht in ein flexibles 30-TageTicket, bei dem die Monatsbindung entfällt, umgewandelt.

Herr Eisele begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen der Verwaltung im Rahmen der Tarifmaßnahme 2020. Die Verwaltung solle mit diesem Modell in die Verhandlung treten. Dieses sei ein erster Aufschlag. Der Pilotzeitraum solle evaluiert werden, um daraus weitere Schritte ableiten zu können. Generell sehe er es auch kritisch, dass das 9 Uhr TagesTicket für die Tarifmaßnahme ausgewählt wurde. Unabhängig davon sehe Herr Eisele die genannten Maßnahmen als großen Schritt zu einer Preisvereinheitlichung der Preisstufen 0M bis 5M hin an. Trotz allem werde die Fraktion Die Grünen dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen. Er glaubt nicht, dass die Vergünstigung des 9 Uhr TagesTicket der richtige Weg sei. Daher unterstütze seine Fraktion diese ÖPNV-Politik nicht. Nach seiner Meinung sollten die Gelegenheitsfahrenden vor 9 Uhr durch die Tarifmaßnahme begünstigt werden.

Herr Dr. Render bedankt sich für die sachliche Darstellung von Herrn Eisele. Er macht auch deutlich, dass die Kreisverwaltung in der Tarifmaßnahme nicht unabhängig sei und daher Einigkeit in den Gremien gefordert sei. Deswegen sehe er hier den „Druck“ dem Beschlussvorschlag zuzustimmen. Denn nur dadurch kämen wir Schritt für Schritt zu verbesserten Ta-

rifstrukturen. Auch seien die Konsequenzen einer Ablehnung des Beschlusses für die Kundinnen und Kunden nachteiliger.

Herr Brandt fügt ein, er könne dem Beschlussvorschlag ebenfalls nicht zustimmen. Der ÖPNV solle generell kostenlos angeboten werden.

Herr Jasper führt aus, Busfahren müsse erlebbar gemacht werden. Es müssten Strukturen geschaffen werden, in denen man z. B. von Heek nach Münster zu den sehr kostengünstigen Konditionen von 5,00 Euro pro Person wie beim 9 Uhr TagesTicket für 5 Personen fahren könne. Genau diese Idee verberge sich hinter den künftigen Tarifmaßnahmen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen beschließt über die jeweiligen Beschlussvorschläge getrennt abzustimmen. Zudem wird seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Tarifmaßnahme 2020 auf 12 Monate ausgeweitet wird (Pilotzeitraum: 01.08.2020 bis 31.07.2021) und dass der Aktionspreis des 9 Uhr TagesTickets, Preisstufe 2M, von 5,20 Euro auf 5,70 Euro angehoben wird.

Beschlussvorschlag Nr. 1

Beschluss: beschlossen
9 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
2 Enthaltungen

Beschlussvorschlag Nr. 2

Beschluss: beschlossen
9 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
2 Enthaltungen

Beschlussvorschlag Nr. 3

Beschluss: beschlossen
9 Ja-Stimmen
5 Nein-Stimmen
2 Enthaltungen

Beschlussvorschlag Nr. 4

Beschluss: einstimmig beschlossen
16 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Anmerkung der Verwaltung:

Während der Beratungskette zu der Tarifmaßnahme 2020 haben sich beihilferechtliche Fragestellungen zum „Aktionsmodell für 9 Uhr TagesTicket“ verfestigt, die zur Wahrung der Rechtssicherheit geklärt werden müssen, um keinen möglichen Rückforderungen zu unterliegen.

Die die Kreise beratende Anwaltskanzlei hat darauf hingewiesen, dass ohne entsprechende Genehmigung durch die EU – sog. EU-Notifizierung – die Maßnahmen, die eine Vergünstigung der 9 Uhr TagesTickets zur Folge hätten, mit rechtlichen Restbedenken versehen sind.

Im Arbeitskreis Tarife der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe haben sich in der letzten Woche mehrere Verkehrsunternehmen äußerst kritisch zu diesen das EU-Beihilferecht betreffenden Restbedenken geäußert. Eine Zustimmung aller Verkehrsunternehmen zu der Tarifmaßnahme 2020 ist ohne ein Ausräumen der Bedenken nicht zu erwarten.

Deshalb haben die Verwaltungen unter Beteiligung des ZVM und der RVM GmbH in einem Gespräch am 10.12.2019 nochmals die Situation beraten und sind einhellig der Auffassung, dass

- *die von der Politik gewünschten Stützungsmaßnahmen weiterverfolgt werden müssen sowie*
- *eine hohe Rechtssicherheit geschaffen werden muss, um spätere Rückforderungen auszuschließen.*

Diese Prämissen zugrunde gelegt, sind die Vertreter der Verwaltung übereingekommen, unmittelbar das EU-Notifizierungsverfahren anzustoßen. Da die Dauer nicht final abgeschätzt werden kann, kann es dazu kommen, dass die beabsichtigten Stützungsmaßnahmen nicht direkt zum 01.08.2020 umgesetzt werden können.

1. Den vorgeschlagenen Änderungen zur Tarifmaßnahme 2020 für den WestfalenTarif im Münsterland wird zugestimmt.
2. Die Vertreterinnen und Vertreter des Kreises in der ZVM Verbandsversammlung werden angewiesen, gemäß dem Beschlussvorschlag zu Punkt 1 abzustimmen.
3. Die Vertreterinnen bzw. Vertreter in den Sitzungen des Tarifausschusses Münsterland, der Gesellschafterversammlung der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe, im WestfalenTarif-Ausschuss und in der Gesellschafterversammlung sowie dem Aufsichtsrat der RVM werden beauftragt, entsprechend abzustimmen.
4. Der ZVM wird beauftragt, die Überlegungen zu einem vereinfachten Ticket-Modell in Zusammenarbeit mit der WestfalenTarif GmbH (WT) und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) voranzutreiben. WT und NWL werden aufgefordert, in 2019 den Prozess zur Entwicklung eines nutzerfreundlichen Ticket-Modells auf westfälischer Ebene zu starten.

Punkt 7: Anbindung von Gronau an den IC in Bad Bentheim über Linie 60
Vorlage: 0328/2019/KREIS

Frau Dr. Altenhoff-Weber informiert, es werde eine Anbindung von/nach Gronau um/vom IC von/nach Berlin über die Linie 60 (Gronau – Bad Bentheim – Schüttorf) aufgrund des Prüfungsauftrages PL-II des 3. Nahverkehrsplanes geprüft.

Der Sachstand zur Verbindung Gronau – Bad Bentheim wird zur Kenntnis genommen.

Punkt 8: Lobbyarbeit für die Bahnverbindungen im Kreis Borken - Festlegung des weiteren Vorgehens
Vorlage: 0336/2019/KREIS

Frau Dr. Schwenzow macht deutlich, im Bereich des SPNV sei gut vernetzte Lobbyarbeit von großer Bedeutung. Diese werde momentan vorangetrieben, um Kräfte zu bündeln.

Frau Lindenhahn vermisst unter den aufgeführten Maßnahmen die Reaktivierungsversuche der Strecken Bocholt – Rhede – Borken – Ramsdorf – Velen – Gescher – Coesfeld (– Münster) sowie Winterswijk – Borken (– Essen). Nach ihrer Meinung sollten diese beiden Punkte mit aufgenommen werden. Frau Dr. Schwenzow betont, die aufgeführten Maßnahmen seien Themen, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden könnten (3 bis 4 Jahre). Die Reaktivierungsversuche hingegen seien langfristige Projekte. Sie hofft, dass noch in diesem Jahr weitere Informationen durch die Machbarkeitsstudie zur Strecke Bocholt – Borken preisgegeben werden. Herr Jasper spricht sich dafür aus, dass vorerst bei den vorhandenen Strecken eine Taktverdichtung forciert werde bevor Reaktivierungsversuche getätigt werden. Frau Lindenhahn hebt erneut hervor, dass ihr eine Aufnahme der Reaktivierungsversuche beider Strecken bei den Maßnahmen zur Lobbyarbeit sehr wichtig sei. Sie bittet auch darum, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in diesem Gremium im kommenden Jahr zu präsentieren.

Herr Eisele begrüßt die geplanten Unternehmungen zur Lobbyarbeit. Er hält es für sinnvoll, die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorab in der Interfraktionellen Arbeitsgruppe ÖPNV vorzustellen.

Herr Zobel stuft die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen eher als mittel- bis langfristig umsetzbar ein. Die Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt sei erst durch einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur möglich. Auch die Elektrifizierung von Strecken benötige viel Zeit.

Frau Dr. Schwenzow berichtet, die Grafschaft Bentheim und das Emsland hätten sehr gute Lobbyarbeit geleistet indem sie drei Kernbotschaften vorgetragen und diese wiederkehrend vorgebracht haben. Daher sollten auch die Kernbotschaften der Kreisverwaltung reduziert und stetig kommuniziert werden. Nur dadurch würden sich die Botschaften verfestigen. Grundsätzlich könnten die beiden Reaktivierungsversuche aufgenommen werden, jedoch würde die Maßnahmenliste dadurch recht lang werden. Eigentlich sollten nicht mehr als fünf Maßnahmen aufgeführt werden.

Beschluss: einstimmig
14 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung, die in der Vorlage dargestellten Schritte der Lobbyarbeit für die Bahnverbindungen im Kreis Borken weiter umzusetzen.

Punkt 9: Euregionales Schienenprojekt EuregioRail
Vorlage: 0296/2019/KREIS

Beschluss: einstimmig
14 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen befürwortet eine Beteiligung des Kreises Borken am INTERREG-Projekt „Euregionales Schienenprojekt EuregioRail“.

Punkt 10: Ermittlung der Kosten und Modalitäten eines münsterlandweit gültigen 365€ - Tickets;
Antrag der SPD-Fraktion v. 12.11.2019
Vorlage: 0356/2019/KREIS

Frau Dr. Schwenzow verweist hierzu auf die vorliegende Tischvorlage „Antwort der Verwaltung - Antrag der SPD-Fraktion vom 12.11.2019 auf Ermittlung der Kosten und Modalitäten eines münsterlandweit gültigen 365 Euro-Tickets“ (Sitzungsvorlage Nr. 0362/2019/KREIS). Frau Lindenhahn bedankt sich für die vorläufigen Informationen. Sie sei an dem Prüfergebnis interessiert und begrüße eine Berichterstattung im Ausschuss.

Beschluss: einstimmig
14 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

1. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, Kosten und Modalitäten eines münsterlandweit ab 9 Uhr geltenden 365 € - Tickets ohne vermutlich erforderliche Kapazitätserweiterung zu ermitteln.
2. In einem zweiten Schritt soll geprüft werden, welcher Zuschussbedarf notwendig ist, wenn es für ein solches Ticket keine zeitliche Reglementierung gibt.
3. Welcher Zusatznutzen könnte schon jetzt Abonnenten von Jobtickets angeboten werden? Denkbar sind z.B. kostenlose abschließbare Einstellplätze oder vergünstigte Carsharing-Angebote(siehe Stadtwerke Münster).
4. Die Kooperation mit den anderen Münsterlandkreisen sowie der Stadt Münster wird angestrebt.

**Punkt 11: Münsterland als Modellregion für das 365-Euro-Ticket;
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen v. 20.11.2019
Vorlage: 0363/2019/KREIS**

Herr Eisele erhofft sich durch den Antrag, dass die Kreisverwaltung sich möglichst mit den anderen Münsterlandkreisen als Modellregion Münsterland für die Einführung eines 365 Euro Jahrestickets beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bewerbe. Das 365 Euro Ticket sei erstmals in Wien eingeführt worden. Es sei ein sehr interessanter Ansatz, der auch im Münsterland den ÖPNV vor dem Hintergrund des Klimawandels stärken könne. Er wünsche sich, dass der Antrag als auch die Bewerbung erfolgreich verlief.

Frau Dr. Schwenzow gibt an, erste Recherchen zu der Bundesförderung hätten kein so klares Ergebnis geliefert. Die Verwaltung werde zuerst Kontakt mit dem Bundesministerium zwecks Klärung des Bestehens der Fördermaßnahme, der Teilnahmevoraussetzung sowie der geforderten Antragsunterlagen aufnehmen. Danach werde der Kreis Borken die anderen Münsterlandkreise und die Stadt Münster in die Überlegung einer Beantragung als Modellregion einbeziehen.

Frau Lindenhahn betont, die SPD-Fraktion würde solch eine Bewerbung als Modellregion unterstützen.

Beschluss: einstimmig
14 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Der Kreis Borken bewirbt sich aktiv, möglichst unter Beteiligung der Nachbarkreise im Münsterland und der Stadt Münster, als Modellregion für die Bundesförderung eines „365-Euro-Tickets“. Der Landrat wird beauftragt, in diesem Sinne auf die Stadt Münster und die anderen Münsterlandkreise zuzugehen und gegebenenfalls auch den Münsterland e.V. in die Planung des Projekts einzubinden.

**Punkt 12: Antrag auf Einrichtung einer zentralen Beschwerdestelle für den ÖPNV im Münsterland;
Antrag der SPD-Fraktion v. 04.11.2019
Vorlage: 0334/2019/KREIS**

Frau Lindenhahn beantragt, die Einrichtung eines zentralen Beschwerdemanagements im Rahmen des ÖPNV im Münsterland.

Das Gremium beschließt, nicht über den Antrag der SPD-Fraktion zu beschließen. Weitere Ausführungen sind unter Tagesordnungspunkt 12.1 geführt.

Beschluss: ohne Beschluss

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den anderen Münsterlandkreisen und der Stadt Münster gemeinsam eine zentrale Beschwerdestelle einzurichten. Diese Beschwerdestelle soll gewährleisten, dass die Beschwerden an das zuständige Unternehmen oder Aufgabenträger weitergeleitet werden. Sie soll den Umgang mit der Beschwerde begleiten und sicherstellen, dass ihr dementsprechend nachgegangen wird.

Punkt 12.1: Antwort der Verwaltung - Antrag der SPD-Fraktion vom 04.11.2019 auf Einrichtung einer zentralen Beschwerdestelle für den ÖPNV im Münsterland

Vorlage: 0353/2019/KREIS

Frau Lindenhahn äußert ihren Unmut über den teuren Telefontarif der „Schlaunen Nummer“. Dieser läge bei 20 Cent pro Verbindung aus dem Festnetz und bei 60 Cent pro Verbindung von mobilen Endgeräten. Herr Warschewski pflichtet bei, die Verbindungskosten günstiger anzubieten. Herr Eisele ergänzt, bei einem Beschwerdefall in einer Warteschleife zu hängen sei nicht förderlich. Er macht den Vorschlag, eine zentrale Beschwerdestelle beim Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland – Fachbereich Bus (ZVM Bus) einzurichten. Frau Dr. Schwenzow fügt ein, dass eine zentrale Beschwerdestelle für eine größere Region wie das Münsterland Sinn mache. Denn eine Stelle beim ZVM Bus könne nur einen geringen Stundenumfang sicherstellen. Für die nicht besetzten Zeiten müsse ein Callcenter zwischengeschaltet werden.

Das Gremium ist sich einig, dass die Kreisverwaltung mit den anderen Münsterlandkreisen und der Stadt Münster eine zentrale ÖPNV-Beschwerdestelle weiterentwickeln soll, insbesondere die „Schlaue Nummer“ sowie die „Bus und Bahn im Münsterland-App“.

Beschluss: einstimmig
14 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den anderen Münsterlandkreisen und der Stadt Münster gemeinsam eine zentrale ÖPNV-Beschwerdestelle weiter zu entwickeln (insbesondere: „Die Schlaue Nummer“ und „Bus und Bahn im Münsterland- App“ (BuBiM-App)). Diese Stelle soll gewährleisten, dass die Beschwerden an das zuständige Unternehmen oder den Aufgabenträger weitergeleitet werden. Sie soll den Umgang mit der Beschwerde begleiten und sicherstellen, dass ihr dementsprechend nachgegangen wird.

Punkt 13: Projekt S-Bahn-Münsterland
Vorlage: 0360/2019/KREIS

Beschluss: einstimmig
12 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen
0 Enthaltungen

Die weitere Realisierung des Projektes S-Bahn-Münsterland wird unterstützt und aktiv begleitet.

Punkt 14: Mitteilungen der Verwaltung

Frau Dr. Altenhoff-Weber informiert über den Sachstand der **Busverbindung Bocholt – Aalten**. Die Verbindung werde mit mehreren Partnern entwickelt. Gespräche sowie Abstimmungen hätten hinsichtlich eines ggf. einzuleitenden Vergabeverfahrens stattgefunden. Verbindliche Regelungen untereinander zur Finanzierungsfrage sowie weitere interne Themen müssten noch abschließend getroffen werden. Auch anzuwendende Tarifregelungen und der Fahrplan seien noch zu thematisieren. Ein konkreter Termin zur Einführung der Busverbindung könne zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden.

Frau Dr. Schwenzow teilt mit, im Rahmen des **Baumwollexpress** hätten erste Treffen mit den Kommunen stattgefunden, um die Linienführung sowie die Fahrzeiten zu thematisieren. Mit einfließen sollen auch die Schichtzeiten größerer Betriebe wie z. B. Schmitz Cargobull in Vreden. Als möglicher Starttermin der Linie könne Januar 2022 anvisiert werden. Mit den Konzessionären der eigenwirtschaftlichen Linien wären erste Gespräche geführt worden, die jedoch noch konkretisiert werden müssten.

Herr Weitzell weist auf eine derzeit im Rahmen eines münsterlandweiten **Mobilfunkprojektes** laufende Umfrage zur Identifikation von konkreten Versorgungsproblemen hin. Hierbei seien mehrere Tausend Unternehmen und landwirtschaftliche Betriebe angesprochen worden, um über ihre Erfahrungen und spezifische Probleme mit der hiesigen Mobilfunkversorgung zu berichten. Die Rückläufer dieser Umfrage bildeten die Datenbasis für ausgewählte Messungen und schließlich für die Erarbeitung von Handlungsansätzen zur Verbesserung der Mobilfunkversorgung im Kreisgebiet.

Punkt 15: Anfragen

Frau Lindenhahn erkundigt sich mit Nachdruck nach dem **Haushalt 2020 des ZVM Bus**. Sie habe vor geraumer Zeit dem Gremium erklärt, ihre Zustimmung bei der Verbandsversammlung des ZVM von der vorherigen Kenntnisnahme des Haushaltes ZVM Fachbereich Bus abhängig zu machen. Ohne die Kenntnisnahme könne sie dem Haushalt des ZVM in der Verbandsversammlung nicht zustimmen. Die Verwaltung erklärt, den Haushalt 2020 des ZVM Bus so kurzfristig wie möglich nachzureichen. Die Verwaltung sei sich darüber nicht bewusst gewesen, dass die Zustimmung von der vorherigen Kenntnisnahme des ZVM Bus Haushalts abhängig gemacht werde.

Anmerkung der Verwaltung

Die Präsentation zum Haushalt 2020 des ZVM Bus wurde mit E-Mail vom 26. November 2019 an die Mitglieder des Gremiums nachgereicht sowie im Gremiuminformationssystem hochgeladen. Zudem liegt sie der Niederschrift als Anlage bei.

Herr Eisele möchte wissen, ob auch in diesem Jahr die **Fahrten der RVM zur Adventszeit nach Münster vergünstigt** angeboten würden. Frau Dr. Schwenzow berichtet, die RVM wolle die Vergünstigung zu der Adventszeit im Rahmen des 25-jährigen Bestehens der SchnellBusse anbieten. Jedoch hätten die anderen Münsterlandkreise ein Veto eingelegt, da sie eine Schwächung der Kaufkraft im eigenen Kreisgebiet befürchten.

**Punkt 15.1: S75 Sprinterbus von Bocholt nach Münster und zurück - Mobilitätsgarantie NRW: Garantiert mobil;
Anfrage der SPD-Fraktion v. 13.11.2019
Vorlage: 0355/2019/KREIS**

Frau Dr. Gerswid Altenhoff-Weber erklärt, die Verwaltung werde im Nachgang zur Sitzung die Fragen zur S 75 umfassend beantworten.

Antwort der Verwaltung

Bei Verspätungen können Fahrgäste bereits seit 2010 die Mobilitätsgarantie nutzen, die sich auf alle Verbundtarife bezieht (vgl. www.mobil.nrw/service/mobigarantie.html).

Das bedeutet, wenn sich Bus und Bahn um 20 Minuten oder mehr an der Abfahrtsstelle verspäten, können Sie alternativ mit einem Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE) oder dem Taxi fahren. Beim Fernverkehrszug werden die Kosten komplett erstattet, beim Taxi werden die Kosten tagsüber bis zu 25 € pro Person und in den Abend- und Nachtstunden (20 bis 5 Uhr) bis zu 50 Euro erstattet.

Die in Bezug auf die Mobilitätsgarantie gestellte Anfrage der SPD-Fraktion vom 13.11.2019 wird wie folgt beantwortet:

1. Legt die Stadtwerke Krefeld bei der Kreisverwaltung regelmäßig Aufzeichnungen vor, wann Verspätungen vorgekommen sind, in welcher Größe die Verspätungen waren, welche Gründe für die Verspätungen angeführt werden?

Die SWK-Fahrservice GmbH führt Aufzeichnungen über Verspätungen über sein rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Nach § 11 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags hat sie den Kreis Borken als ihren Auftraggeber in ihren Qualitätsberichten über folgende Ereignisse zu informieren:

- nicht geleistete Fahrten,
- vorhersehbare Verkehrsstörungen,
- unvorhersehbare Verkehrsstörungen,
- besondere Vorfälle und
- Kapazitätsengpässe.

Die Berichte werden zuverlässig einmal pro Quartal geliefert.

Die Verspätungen von Linienfahrten der S75 sind dabei in der Regel auf Beeinträchtigungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere durch ein hohes Verkehrsaufkommen in Münster, aber auch durch Störungen auf der BAB 43, zurückzuführen. Dies wirkt sich dann unmittelbar auf den knapp gehaltenen Fahrplan aus.

Die regelmäßigen Prüfungen durch den Profitester bestätigen, dass Verspätungen also nicht in einer Unzuverlässigkeit des bedienenden Verkehrsunternehmens begründet liegen.

Um die Verzögerungen beim Fahrgastzustieg - die insbesondere beim Barverkauf von Fahrkarten entstehen - zu minimieren, wird bei den Fahrgästen verstärkt für die Nutzung des neuen Handyticket-Shops in der BuBiM-App geworben.

2. Gibt es bei dem Verkehrsvertrag zwischen dem Kreis Borken und den Stadtwerken Krefeld eine Bonus-Malus Regelung? Wenn ja, welche Regelungen wurden da getroffen.

Die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vereinbarte Malusregelung ist als Anlage beigefügt. Ab einem verspäteten Fahrtantritt von mehr als 5 Minuten sind für jede Minute Verspätung 5 € (bis maximal 125 €) zu entrichten. Diese Regelung findet aber keine Anwendung bei unverschuldeten Verspätungen. Bei einem Fahrtausfall wird die jeweilige Fahrt insgesamt nicht vergütet.

3. Wie viele Fahrzeuge werden auf der Strecke eingesetzt?

Die SWK-Fahrservice GmbH setzt die Fahrzeuge nach den in der Leistungsbeschreibung für die jeweilige Fahrzeit vorgegebenen Beförderungskapazitäten ein. Hinzu kommen Verstärkerfahrten z. B. bei Gruppenanmeldungen, am Hochschultag und während des Weihnachtsmarktes in Münster (s. auch Antwort auf nächste Frage).

4. Unter welchen Voraussetzungen setzt die Stadtwerke Krefeld Verstärkerbusse ein?

Die Beförderung sämtlicher Fahrgäste ist - ggf. auch durch den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen - sicherzustellen.

Der Einsatz von Verstärkern erfolgt insbesondere:

- bei Gruppenanmeldungen
- wenn der Auftraggeber zusätzliche Kapazitäten bestellt, wie z. B. im Dezember
- bei besonderen Ereignissen mit erwartbar höherer Nachfrage wie Hochschultag, Weihnachtsmarkt in Münster.
- montags bis freitags ist in Münster ab mittags ein Verstärkerfahrzeug stationiert, das fallweise eingesetzt wird.

5. Wer bezahlt Forderungen der Fahrgäste, die aus der Mobilitätsgarantie entstehen?

Die Forderungen, die aus der Mobilitätsgarantie entstehen, sind gegenüber dem Verkehrsunternehmen geltend zu machen. Den Kreis Borken treffen danach keine Zahlungspflichten.

6. Wurden Forderungen in den letzten Jahren geltend gemacht? Wenn ja, in welcher Höhe.

Im 1. Halbjahr 2019 in 3 Fällen über einen Gesamtbetrag von 76,50 Euro.

Ende des öffentlichen Teils

B. Nichtöffentlicher Teil

Punkt 16: Mitteilungen der Verwaltung

keine

Punkt 17: Anfragen

keine

gez.
Jasper
Vorsitzender

gez.
Sobek Wilde
Schriftführung