

Niederschrift

über die Sitzung am Montag, 06.06.2005

im Kreishaus Borken
Großer Sitzungssaal (2180)

Anwesend:

Mitglieder:

Herr Hartmut Ahold	46395 Bocholt	
Herr Hubert Bestert	46354 Südlohn	
Herr Manfred Epping	48624 Schöppingen	
Frau Elisabeth Lindenhahn	46348 Raesfeld	
Herr Franz-Josef Lütkenhorst	46395 Bocholt	Vertreter für Herrn Fischer
Herr Klaus Meyermann	46399 Bocholt	Vertreter für Herrn Semmelmann, bis 19.15 Uhr, TOP 2
Herr Josef Osterhues	48683 Ahaus	
Herr Markus Schulte	48599 Gronau	
Frau Gertrud Söbbing-Krumkamp	48683 Ahaus	
Herr Friedhelm Weikamp	46414 Rhede	
Herr Holger Weiß	46397 Bocholt	
Herr Peter Wiegel	46395 Bocholt	Vertreter für Herrn Kramer

Vorsitz:

Herr Paul Lensing 46325 Borken

Es fehlen:

Herr Hermann Horstick	48712 Gescher
Herr Markus Jasper	48619 Heek
Herr Jens Steiner	48619 Heek
Herr Gerhard Temminghoff	48691 Vreden

Vertreter/innen der Verwaltung:

Herr Thomas Holzschneider
Herr Dr. Hermann Paßlick
Herr Dr. Rainer Hamann ab 18.00 Uhr
Herr Peter Sonntag
Herr Ludger Stienen
Frau Birgit Schwering
Herr Olaf Sobek

Erledigung der Tagesordnung:

Vorsitzender Lensing eröffnet um 17:00 Uhr die Sitzung und begrüßt die Erschienenen.

Als Gäste begrüßt er Herrn Barthelmes von der Ernst & Young Corporate Finance Beratung GmbH, der zu Tagesordnungspunkt 2 vortragen wird, sowie Herrn Happel von der Planungsgruppe Nord. Herr Lensing stellt fest, dass ordnungsgemäß geladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Einwendungen gegen die Tagesordnung sowie die Niederschrift der letzten Sitzung werden nicht erhoben.

Punkt 1: Fortschreibung des Leitbildes / mittelfristige Zielplanung
Vorlage: 0127/2005
Antrag der SPD-Fraktion vom 11.04.2005
Vorlage: 0095/2005

Berichterstatter: Dr. Hermann Paßlick

Frau Lindenhahn erläutert, dass die SPD-Fraktion über die Sitzungsvorlage Nr. 0095/2005 hinaus beantrage, den Flugplatz Wenningfeld nicht weiter auszubauen. Hierüber sei eine gesonderte Abstimmung erforderlich.

Herr Osterhues verweist auf den Grundsatzbeschluss des Kreistages für einen Ausbau des Flugplatzes Wenningfeld.

Herr Holzschneider erläutert, dass es durch den Kreistagsbeschluss eine klare Vorgabe gegeben habe, die sich mit der auf Landesebene beschlossenen Verkehrskonzeption 2010 decke. Der Verkehrsausschuss des Landes Nordrhein-Westfalen habe ebenfalls für den Ausbau votiert. Der Ausschuss für Verkehr und Bauwesen sei an den Kreistagsbeschluss gebunden. Die Bevölkerung befürworte den Ausbau. Arbeitsplätze könnten langfristig in der Region gesichert werden.

Herr Epping erklärt, die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen könne den Zielen „Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Vreden“ und „B 67 n“ nicht zustimmen.

Frau Lindenhahn macht deutlich, dass zum Flugplatz Wenningfeld keine Grundsatzdiskussion angestoßen werden solle.

Herr Lütkenhorst weist darauf hin, dass seine Fraktion in der nächsten Kreistagssitzung ebenfalls beantragen werde, den Ausbau des Flugplatzes Wenningfeld zu stoppen.

Zu dem Antrag der SPD, zusätzlich den Aufbau einer Mitfahrzentrale als Leitziel aufzunehmen, erläutert Herr Stienen, dass der Kreis am Pendlernetz NRW beteiligt sei. Es sei zunächst eine Anschubfinanzierung über drei Jahre vorgesehen gewesen. Die Fortsetzung des Vertrages sehe er kritisch, da der Vertragspartner die vereinbarten Ziele nicht erreicht habe und zukünftig eine noch höhere Kostenbeteiligung des Kreises erwarte.

Frau Lindenhahn macht deutlich, dass mit dem Antrag Leitziele vereinbart würden. Zum jetzigen Zeitpunkt solle jedoch keine Institution neu geschaffen werden.

Zu den weiteren Anträgen der SPD-Fraktion nimmt Herr Stienen ebenfalls Stellung. Für die Schaffung von 1-€-Jobs im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sehe er Schwierigkeiten, da es im Rahmen von Hartz IV strenge Voraussetzungen für die Schaffung zusätzlicher Arbeitsmöglichkeiten gebe. Eine Beschäftigung von Arbeitslosen sei z. B. ausgeschlossen, wenn eine Konkurrenz zum ersten Arbeitsmarkt auftrete. Beim Nahverkehrsplan sehe er klare Strukturen. Die ortsbezogenen Fahrpläne seien transparent und eine zusätzliche Hilfe gebe der Liniennetzplan. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit liege ein Schwerpunkt gerade in den Angeboten für Jugendliche. Das Verkehrssicherheitskonzept werde in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrssicherheit beraten. Es sei nicht ersichtlich, welche zusätzlichen Angebote die SPD-Fraktion beantragen wolle.

Herr Schulte weist auf die mögliche Konkurrenz zum ersten Arbeitsmarkt hin, wenn Stellen im öffentlichen Personennahverkehr z. B. als Busbegleiter geschaffen würden. Der Kreis dürfe diese Konfliktsituation nicht verschärfen.

Frau Lindenhahn und Herr Weikamp verdeutlichen, dass der Antrag der SPD-Fraktion nur Ziele niederlege, die Wege dorthin müssten im Laufe der Legislaturperiode erarbeitet werden. Die ablehnende Haltung der Verwaltung sei nicht verständlich.

Herr Dr. Paßlick meint, dass das Ziel, im Rahmen von Hartz IV zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen speziell für den ÖPNV formuliert sei. Die Verwaltung sehe sich grundsätzlich in der Verpflichtung, in allen Bereichen nach Beschäftigungsmöglichkeiten zu suchen und wolle diesen Themenbereich für die gesamte Verwaltung in der nächsten Zeit gezielt angehen.

Herr Lensing schlägt vor, den Punkt 1 wie folgt zu formulieren: „Nachfrageorientiertes, transparentes, finanzierbares ÖPNV-Angebot, das allen Altersgruppen gerecht wird und eine Alternative zum Individualverkehr darstellt“. Der Punkt 5 „Förderung der Verkehrssicherheit und Aufklärungsarbeit“ solle um die Formulierung „unter besonderer Ansprache von Jugendlichen“ ergänzt werden.

Herr Schulte weist auf die rückläufigen Bedarfe für eine Mitfahrzentrale hin.

Auf den Vorschlag von Frau Lindenhahn und Herrn Ahold lässt Herr Lensing getrennt über die Ziele abstimmen.

→ Bereitstellung eines durchgehenden West-Ost Schnellstraßensystems durch den Ausbau der B 67n

Beschluss:	12	Ja-Stimmen
	1	Nein-Stimme

→ Nachfrageorientiertes, transparentes, finanzierbares ÖPNV-Angebot, das allen Altersgruppen gerecht wird und eine Alternative zum Individualverkehr darstellt

Beschluss: einstimmig

→ Verkehrsvermeidung und Verkehrsreduzierung durch Verkehrslenkung

Beschluss: einstimmig

→ Sicherung des Schwerpunkt-Verkehrslandeplatzes Stadtlohn-Vreden und Entwicklung als Wirtschaftsimpuls für den Raum

Beschluss: 7 Ja-Stimmen
6 Nein-Stimmen

Damit ist der Antrag der SPD-Fraktion abgelehnt.

→ Förderung der Verkehrssicherheit und Aufklärungsarbeit unter besonderer Ansprache von Jugendlichen

Beschluss: einstimmig

→ Pflege und Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur und Positionierung des Kreises Borken als „Fahrradfreundlicher Kreis“

Beschluss: einstimmig

→ Ausbau der IT-Infrastruktur

Beschluss: einstimmig

→ Profitierung von der zunehmenden Verbindung zwischen den Ballungsräumen Amsterdam-Rotterdam-Den Haag- Utrecht (Randstad) und Ruhrgebiet

Beschluss: einstimmig

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

- Nachfrageorientiertes, transparentes, finanzierbares ÖPNV-Angebot, das allen Altersgruppen gerecht wird und eine Alternative zum Individualverkehr darstellt
- Förderung der Verkehrssicherheit und Aufklärungsarbeit unter besonderer Ansprache von Jugendlichen

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

Punkt 2: Zukünftige Gestaltung der ÖPNV-Strukturen
Vorlage: 0123/2005
Antrag der SPD-Fraktion vom 01.06.2005
Vorlage: 0147/2005

Berichterstatter: Dr. Hermann Paßlick

Herr Dr. Paßlick erläutert, dass es europarechtliche Vorgaben im öffentlichen Personennahverkehr gebe. Der Wettbewerb im ÖPNV komme, in vielen Bereichen seien bereits jetzt wettbewerbliche Strukturen erkennbar. Für die RVM sei daher eine Vorbereitung auf diese Konkurrenzsituation unabdingbar. Aus diesem Grunde seien schon in der Vergangenheit verschiedene Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet worden, um die Wettbewerbsfähigkeit der RVM zu erhöhen. Die derzeitige Rechtssituation berge Risiken. Es müsse überlegt werden, ob ein strategischer Partner für das Unternehmen sinnvoll sei. Im Januar 2004 sei daher entschieden worden, sich gutachterlichen Rat einzuholen. Herr Barthelmes vom Consultingunternehmen Ernst & Young werde heute die Ergebnisse der Beratungen vorstellen. Das Gutachten werde den Kreistagsmitgliedern in der kommenden Woche zugehen.

Herr Barthelmes trägt die Ergebnisse des Gutachtens anhand von Folien vor. Ein strategischer Partner müsse die Möglichkeit der Einflussnahme auf die zur Verfügung stehenden Ressourcen haben. Daher könne die strategische Führung nur Führungsverantwortung ausüben, wenn die Mehrheitsverhältnisse entsprechend ausgestaltet seien.

Auf die Frage von Herrn Lütkenhorst erläutert Herr Barthelmes, dass ein strategischer Partner dasjenige Unternehmen darstelle, das im Rahmen eines Ausschreibungswettbewerbs das attraktivste Angebot unterbreite. Eine Ausschreibungspflicht für Nahverkehrsleistungen bestehe derzeit nicht. Die Rechtslage sei in diesem Punkt nicht eindeutig. Es seien einige Verfahren vor Vergabekammern anhängig. Diese sähen teilweise eine Pflicht zur Ausschreibung vor.

Auf die Nachfrage von Herrn Lütkenhorst erklärt Herr Barthelmes, dass über 100 Unternehmen für die RVM tätig seien. Von den rund 600 eingesetzten Fahrzeugen befänden sich etwa 100 im Eigentum des Unternehmens. Die übrigen Fahrzeuge würden im Rahmen von Anmietverträgen eingekauft.

Herr Barthelmes erläutert, dass im Rahmen einer Informationsveranstaltung auch die mittelständischen Unternehmen in die Überlegungen einbezogen worden seien. Außerdem habe ein Konsortium aus hiesigen Unternehmen ein eigenes Konzept vorgestellt, das derzeit geprüft werde.

Auf die Anregung von Herrn Holzschneider führt Herr Barthelmes aus, dass die Finanzierung der RVM über öffentliche Haushalte ein rechtliches Risiko beinhalte. Der Weg über die Defizitabdeckung stelle eine Beihilfe dar. Ohne eine vorherige Ausschreibung bestehe das Risiko einer nicht beihilfekonformen Finanzierung. In der Folge könnten Rückzahlungsverpflichtungen auf das Unternehmen bzw. die Aufgabenträger zukommen.

Herr Barthelmes erläutert, dass das Konzept vorsehe, Anteile am Unternehmen mit einem Verkehrsvertrag zur verknüpfen. Der strategische Partner habe damit die Sicherheit, Verkehrsleistungen langfristig anbieten zu können. Wann die Pflicht zu einer europaweiten Aus-

schreibung gesetzlich festgelegt werde, hänge davon ab, zu welchem Zeitpunkt das europäische in nationales Recht übergehe.

Frau Lindenhahn bedauert, dass das Gutachten den Ausschussmitgliedern nicht vorliege. Daher sei es auch schwierig, bereits heute eine Entscheidung zu treffen. Sie habe Angst, dass mittelständische Unternehmen in der Region Schaden nähmen.

Herr Dr. Paßlick weist darauf hin, dass das Gutachten in allen Münsterlandkreisen diskutiert werde. Heute werde keine Entscheidung über eine Privatisierung der RVM getroffen. Vielmehr gehe es darum, die Arbeit der Gutachter als Grundlage für die Entscheidung der offenen Fragen zu sehen. Die Beteiligung der mittelständischen Unternehmen habe gezeigt, dass noch große Vorbehalte bestünden. Rund 70 % der Verkehrsleistungen würden von mittelständischen Unternehmen erbracht. Es müsse aber auch deutlich werden, dass es darum gehe, eine gemeinsame Lösung zu finden. Der Prozess befinde sich noch ganz am Anfang. Zunächst müssten die finanziellen Rahmenbedingungen geklärt werden. Besonders schwierig sei die Bewertung der Versorgungsaufwendungen für die Beschäftigten. Bevor eine endgültige Entscheidung getroffen werde, müssten alle Punkte abschließend geklärt sein.

Herr Schulte unterstreicht die Ausführungen von Herrn Dr. Paßlick. Die Sicherung der Arbeitsplätze über das Jahr 2009 hinaus habe Priorität. Er möchte wissen, welche Arbeitsplätze bei der Begutachtung betrachtet worden seien. Herr Barthelmes führt aus, dass die bei der RVM ansässigen Arbeitsplätze für die Erbringung von Verkehrsleistungen und Managementaufgaben in die Begutachtung einbezogen worden seien. Für diese Arbeitsplätze gelte der vertraglich zugesicherte Bestandsschutz bis 2009.

Auf die Frage von Herrn Lütkenhorst, wie eine Linienbündelung vorgenommen werden könne, erläutert Herr Barthelmes die Wettbewerbstreppe. Der Aufgabenträger definiere Linienbündel. Dabei müsse eine betrieblich sinnvolle Zusammensetzung der Linien eines Bündels erreicht werden. Für die Größe der Linienbündel gebe es zwei Indikatoren: auf der einen Seite müsse das Linienbündel so gestaltet werden, dass auch mittelständische Unternehmen die Möglichkeit zur Abgabe eines Angebotes hätten. Auf der anderen Seite dürfe ein Linienbündel nicht zu klein werden. Andernfalls wäre der Steuerungsaufwand zu groß und eine unwirtschaftliche Betriebsführung die Folge. Die Laufzeiten der Konzessionen dürften nicht zu einem einheitlichen Zeitpunkt enden, sondern sollten gestaffelt werden, so dass die Bündel nach und nach einzeln ausgeschrieben werden könnten.

Herr Dr. Paßlick führt aus, dass die Linienbündelung auch im Rahmen der Nahverkehrsplanung ein Thema darstelle. Das endgültige Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr sei noch nicht klar. Die Laufzeit der Konzessionen würden harmonisiert, so dass eine Linienbündelung vorbereitet werden könne. In der Folge sei auch eine Ausschreibung möglich. Das geordnete Vorgehen sei sinnvoll, um gut gerüstet für die Anforderungen zu sein.

Herr Weikamp äußert die Sorge, dass Kleinunternehmen zerschlagen werden könnten und Arbeitsplätze verloren gingen. Herr Barthelmes erläutert, dass häufig die Finanzlage der Kommunen ausschlaggebend sei, neue Strukturen für den ÖPNV zu entwickeln. Das habe zu starken Veränderungen auf dem europäischen Verkehrsmarkt geführt und in einigen Ländern seien Ausschreibungen zur Pflicht geworden. In der Folge würden Verkehrsunternehmen veräußert. Durch Ausschreibungen könnten Kosten in einer Größenordnung zwischen

20 und 25 % eingespart werden. Nach den Kostenreduzierungen der ersten Jahre sei jedoch ein Anstieg der Kosten beobachtet worden. Oftmals werde aber auch das Verkehrsangebot deutlich ausgebaut. Man müsse aufpassen, dass die Managementleistungen nicht überproportional anstiegen. Um eine derartige Entwicklung zu vermeiden, dürften keine neuen Hierarchien geschaffen, sondern die Verwaltung des Unternehmens müsse schlank gestaltet werden.

Herr Osterhues lenkt noch einmal den Blick auf die Arbeitsplätze. Diese müssten für die Region erhalten bleiben. Er sehe weiteren Beratungsbedarf. Aus diesem Grunde schlage er vor, wie in der Beschlussempfehlung zu verfahren und die offenen Fragen zu klären.

Auf die Frage von Frau Lindenhahn nach dem vorgesehenen Zeitplan erläutert Herr Dr. Paßlick, dass die Sitzungsvorlage zunächst im Kreisausschuss und im Kreistag beraten werde. Danach werde die Regie- und Bestellebene (RBE) eingerichtet. Es sei wichtig, die Besteller- von der Erstellerebene zu trennen. Erste Aufgabe der RBE sei, die Finanzierungsregelung mit der RVM zu reformieren. Die derzeit praktizierte Finanzierung über einen Verlustausgleich sei nicht gesetzeskonform. Auch bei den Gesellschaftsstrukturen müsse zusammen mit WVG und RVM darauf hingearbeitet werden, klare Verhältnisse zu schaffen. Die derzeitige Struktur sei sehr verflochten und lasse keine flexible Handhabung zu. Schließlich gelte es, auch die Rahmenbedingungen wie z. B. Finanzfragen sowie die Beteiligung von Privaten sorgfältig aufzuarbeiten. Eine Lösung der angesprochenen Fragen werde bis zum Jahresende angestrebt. Dabei werde der politische Raum intensiv eingebunden. Er schlage vor, die Interfraktionelle Arbeitsgruppe ÖPNV in diesen Themenkomplex einzubinden.

Frau Lindenhahn schlägt vor, den Punkt 3 der Beschlussvorlage so lange zu vertagen, bis ausreichend Informationen vorlägen.

Herr Dr. Paßlick verweist auf das Beschlussrecht des Kreistages. Die Entscheidung müsse dort fallen. Darüber hinaus sei zu bedenken, dass gleichlautende Beschlüsse in den übrigen Münsterlandkreisen entweder bereits gefallen seien oder unmittelbar bevorständen. Eine einheitliche Beschlusslage sei Voraussetzung für die nächsten Schritte.

Auf den Vorschlag von Herrn Ahold, im Punkt 4 das Wort „soll“ in „muss“ zu ändern, führt Herr Dr. Paßlick aus, dass die Privatisierung eine Ausschreibung bzw. ein Bieterverfahren voraussetze. Deshalb sei es schwer, einen Beschluss zu fassen, der bestimmten regionalen Anbietern Vorteile einräume. Die Änderung der Formulierung sei daher rechtlich problematisch. Daraufhin verzichtet Herr Ahold auf eine Änderung der Beschlussvorlage.

Herr Lütkenhorst erkundigt sich nach der Möglichkeit, dass sich mehrere kleinere Unternehmen bei der Ausschreibung zusammenschließen. Herr Dr. Paßlick erklärt, dass es möglich sei, Bietergemeinschaften zu bilden. Die Linienbündel müssten in den Kreisen abgestimmt sein. Es sei nicht zwingend, die Bündel en bloc auszuschreiben. Die Größe der Linienbündel hänge von der politischen Beschlussfassung ab. Außerdem sei daran gedacht, Linienbündel in Teilloosen auszuschreiben, um hiesigen Unternehmen die Möglichkeit der Beteiligung zu geben.

Zu dem Modifizierungsantrag der SPD bezüglich der Partnersuche bezieht Herr Dr. Paßlick eingehend Stellung: Inhaltlich gebe es keinen Dissens zu dem SPD-Antrag. Nach seinem

Verständnis beinhalte der Beschlussvorschlag der Verwaltung natürlich auch bei dem weiteren Verfahren die ständige Überprüfung, ob die Partnersuche erforderlich sei. Sollte die Erkenntnis entstehen, dass die Beteiligung eines Partners nicht geboten sei, müsse man sich in den weiteren Schritten entsprechend orientieren. Das könne er hier der Politik auch eindeutig zusagen. Auch die Sorgen der Fraktionen um den Erhalt der Arbeitsplätze teilten er und auch die Verantwortlichen der anderen Münsterlandkreise. Um auf Münsterlandebene zu einem sinnvollen Ergebnis zu gelangen, sei eine einheitliche Beschlussfassung erforderlich. Er empfehle daher, über die Beschlussvorlage in der vorgelegten Form zu beschließen.

Vorsitzender Lensing lässt über die Änderungsanträge der SPD getrennt abstimmen:

Antrag zu Beschlussvorschlag 3 der Verwaltung:	4	Ja-Stimmen
	7	Nein-Stimmen
	2	Enthaltungen
Antrag zu Beschlussvorschlag 4 der Verwaltung:	5	Ja-Stimmen
	7	Nein-Stimmen
	1	Enthaltung

Damit ist der Antrag der SPD-Fraktion abgelehnt.

<u>Beschluss:</u>	7	Ja-Stimmen
	5	Nein-Stimmen
	1	Enthaltung

Dem Kreistag wird empfohlen, wie folgt zu beschließen:

1. Der Kreisausschuss nimmt die gutachterlichen Ausführungen zur Fortentwicklung des ÖPNV in den Münsterlandkreisen zur Kenntnis.
2. Zwecks Sicherstellung der Steuerungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sowie seiner EU-konformen Ausgestaltung beauftragt der Kreisausschuss die Verwaltung nachstehende Maßnahmen vorzubereiten:
 - a) Gründung einer gemeinsamen Regie- und Bestelleinheit der Münsterlandkreise unter Einbeziehung vorhandener Personale bei den Kreisen sowie der WVG/RVM und damit Einführung des Besteller-/ Erstellerprinzips
 - b) Abschluss eines Verkehrsvertrages mit der RVM über die von ihr zu erbringenden ÖPNV-Leistungen
3. Der Kreis Borken setzt sich für eine Entflechtung der WVG von der RVM ein. Er strebt gemeinsam mit den anderen Münsterlandkreisen an, die Gesellschaftsanteile der Kommunen und der WVG an der RVM im Einvernehmen mit den Beteiligten zu übernehmen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, unter Einbeziehung von Geschäftsführung und Betriebsrat die Grundsatzfragen für eine Partnersuche für die RVM zu klären. Den regionalen privaten Verkehrsunternehmen soll durch die Ausgestaltung die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben werden.

Punkt 3: Zweiter Nahverkehrsplan des Kreises Borken
Vorlage: 0077/2005/1

Berichterstatter: Dr. Rainer Hamann

Herr Dr. Hamann erläutert, dass eine endgültige Klärung der Problematik zur Linienwegsführung in Gescher kurzfristig nicht möglich gewesen sei. Daher werde vorgeschlagen, die Maßnahmensteckbriefe zu modifizieren. Die Ausführungen zum NachtBus-Verkehr seien ebenfalls überarbeitet worden. Aufgrund der aufgefallenen Unschlüssigkeiten bei den Nebenverkehrszeiten sei das Kapitel 1.4.6 neu gefasst worden. Auch die Tabelle 15 sei neu gefasst worden. Allerdings seien noch Änderungen vorzunehmen bei den Taxibusen T 17 (verkehrt zwei-stündlich) und T 53 (ist dem Lokalverkehr zuzuordnen).

Herr Weikamp hält die Änderungen des Nahverkehrsplanes aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Diskussion über die Linienwegsführung in Gescher nicht für hilfreich. Gespräche hätten stattgefunden. Dennoch sei kein Lösungsansatz gefunden worden.

Herr Stienen merkt an, dass die Stadt Gescher auf keinen Vorschlag seitens des Kreises eingegangen sei. Der Nahverkehrsplan sehe vor, die Linien zu straffen und eine direkte Anbindung an Coesfeld anzubieten. Aufgrund der bestehenden Schwierigkeiten werde eine andere Lösung gesucht. Seiner Meinung nach sei es konsequent, wenn die Verbindung zwischen Gescher und Hochmoor als Lokalverkehr eingestuft und ein Taxibus eingesetzt werde. Diese Lösung könne von der Stadt Gescher aber nicht finanziert werden. Nach Abstimmung einer neuen Linienwegsführung werde ein neuer Lösungsvorschlag unterbreitet.

Herr Ahold drängt darauf, einen Lösungsvorschlag für die Linienwegsführung in Gescher bis zur nächsten Sitzung zu erarbeiten.

Frau Lindenhahn begrüßt, dass das Konzept beim NachtBus-Verkehr die Freizeitgewohnheiten der Nutzerinnen und Nutzer beachte.

Auf die Frage von Herrn Osterhues erläutert Herr Happel, dass für die Darstellung in der Tabelle 15 Betriebszeitfenster definiert worden seien. Diese umschrieben teilweise unterschiedliche Zeiten. Der Taxibus übernehme am Samstag Zubringerfunktion für den Nachtbus.

Herr Stienen weist darauf hin, dass für die Beschlussfassung über die Nahverkehrsplanung im Kreistag neben den Sitzungsvorlagen auch der Zweite Nahverkehrsplan in einer aktualisierten Fassung, die die bisherigen Beratungsergebnisse berücksichtigt, vorgelegt werde.

Beschluss: einstimmig

Dem Kreistag wird empfohlen, zu beschließen:

Der Zweite Nahverkehrsplan für den Kreis Borken in der Fassung des Entwurfs vom Juli 2004 wird unter Berücksichtigung der im Ausschuss für Verkehr und Bauwesen beratenen und mehrheitlich befürworteten Änderungen verabschiedet.

Punkt 4: Kosteneinsparungen im ÖPNV
Vorlage: 0056/2005/1

Berichterstatter: Ludger Stienen

Herr Stienen erläutert, dass vor dem Hintergrund der Kostenentwicklung und auf Grundlage des Gesamtkonzepts für die Nebenverkehrszeiten vorgeschlagen werde, TaxiBus-Fahrten, die in der Regel Schwachlastverkehre darstellten, nur alle zwei Stunden anzubieten. Hierdurch könnten Einsparungen in Höhe von jährlich 40.000 Euro erzielt werden. Aus der Tischvorlage sei zu entnehmen, welche Linien betroffen seien.

Beschluss: einstimmig

Dem Kreistag wird folgender Beschluss empfohlen:

Der grundsätzlichen Ausdünnung von TaxiBus-Fahrplanangeboten auf ein zweistündliches Angebot wird zugestimmt.

Punkt 5: Anfragen

1. Gutachten zur Restrukturierung der RVM

Auf die Nachfrage von Herrn Ahold erläutert Herr Dr. Paßlick, dass das endgültige Gutachten noch nicht vorliege. Die Ergebnisse seien bekannt. Mit der Information der Landräte könne der Beratungsprozess abgeschlossen werden. Er teile die Meinung der Ausschussmitglieder, dass Informationen für die Politik auch im laufenden Prozess erforderlich seien.

Frau Lindenhahn bedauert, dass die Politik so spät informiert worden sei. Da die Strukturkommission nicht mehr bestehe, fehle ein großer Bestandteil im Informationsprozess.

Herr Stienen weist darauf hin, dass der Beratungsweg vorgegeben sei. Dazu gehöre, Geschäftsleitung und Mitarbeitervertretung als erste über die Ergebnisse zu informieren.

Herr Dr. Paßlick nimmt die Vorschläge von Herrn Epping und Frau Lindenhahn auf. Die Interfraktionelle Arbeitsgruppe könne für die Entscheidungsfindung im Rahmen der Restrukturierung der RVM eingesetzt werden. Die Arbeitsgruppe habe stets sachorientiert gearbeitet. Möglicherweise sei es sinnvoll, die personelle Besetzung zu überdenken. Auch ein Gremium auf Münsterlandebene könne sinnvoll sein.

2. Sprinterbus

Herr Lütkenhorst erkundigt sich, ob der Sprinterbus wegen technischer Defekte ausgefallen sei. Er habe gehört, dass die Fahrkarten dann auf anderen Verbindungen nicht anerkannt würden. *(Anmerkung der Verwaltung: Aufgrund von technischen Defekten ist ein kurzfristiger Ausfall der Sprinterbusse möglich. In diesem Fall werden jedoch immer Ersatzfahrzeuge gestellt. Hierdurch kann es zu kleineren Verspätungen kommen.)*

3. Deckenbauprogramm

Herr Sonntag erläutert auf die Nachfrage von Herrn Lütkenhorst, dass das beschlossene Deckenbauprogramm nicht für kurzfristig aufgetretene Schäden, beispielsweise aufgrund von Witterungseinflüssen, eingesetzt werde. Dennoch reichten die für das laufende Haushaltsjahr veranschlagten Gelder nicht aus, um den Werteverzehr der Kreisstraßen auszugleichen. Um langfristig einen Werteverlust des Straßennetzes zu verhindern, müssen die Deckenbaumittel auf das Niveau der Abschreibungen angehoben werden.

Vorsitzender Lensing schließt die Sitzung um 20:00 Uhr.

Paul Lensing

Olaf Sobek Birgit Schwering