

**Sitzungsvorlage Nr. 0388/2021/KREIS**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Verkehr und Bauen	15.11.2021	öffentlich
Kreisausschuss	09.12.2021	öffentlich
Kreistag	16.12.2021	öffentlich

<b>Zuständige Facheinheit:</b> 36 - Fachbereich Verkehr	<b>Berichtersteller/-in:</b> Verwaltungsvorstandsmitglied Dr. Elisabeth Schwenzow  Dr. Gerswid Altenhoff-Weber
--	--

**Beratungsgegenstand:**

Baumwollexpress - Einrichtung einer Schnellbuslinie X 80 als Probetrieb

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, die Schnellbusverbindung X 80 (Bocholt-Borken- Vreden-Gronau unter Einbeziehung von Bad Bentheim) als 2jährigen Probetrieb nach dem beigefügten Fahrplan, Liniensteckbrief und Linienverlaufsplan durchzuführen. Der Liniensteckbrief und Linienverlaufsplan für den Probetrieb werden Bestandteil des Nahverkehrsplans.
2. Der Probetrieb soll über eine Nachbestellung der Leistungen bei der Regionalverkehr Münsterland GmbH (im Folgenden RVM) auf der Grundlage des gemeinsam mit den Kreisen Coesfeld, Steinfurt und Warendorf vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2030 im Wege der Inhouse-Vergabe betrauten öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 mit der Erbringung der Verkehrsleistungen der Schnellbusverbindung X 80 auf dem Linienabschnitt Bad Bentheim – Stadt Bocholt eingerichtet werden.
3. Die Leistungen sollen zunächst für den Zeitraum vom 01.09.2022 bis zum 31.08.2024 durchgeführt werden. Spätestens im Juni 2024 entscheidet der Kreistag, ob und in welchem Umfang die Verkehrsleistungen auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags fortgeführt werden. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag sieht daher in § 8 auch die Möglichkeit des Kreises Borken vor, im Falle einer entsprechenden Beschlussfassung die Verkehrsleistungen über den 31.08.2024 hinaus von der RVM weiterführen zu lassen.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, sämtliche für die Einrichtung des Probetriebs auf der Grundlage des unter Nr. 2 genannten öffentlichen Dienstleistungsauftrags

erforderlichen Schritte unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben und Verfahren einzuleiten.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Wirtschaftlichkeit der Linienverbindung X 80 und die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch ein externes Gutachten über eine Fahrgastzählung und- befragung bewerten zu lassen. Dieses Gutachten wird Grundlage für die Entscheidung sein, ob und in welchem Umfang der Linienbetrieb der X 80 nach dem 31.08.2024 weitergeführt wird.

## **Sachdarstellung:**

### **A. Bedienungskonzept des Baumwollexpresses**

Der Kreistag hat die Verwaltung im Beschluss über den 3. Nahverkehrsplan beauftragt, für den Verkehrskorridor Bocholt-Vreden-Gronau eine Schnellbusverbindung zu konzipieren. Dabei sollten für das Linienkonzept die bestehenden ÖPNV-Anschlussmöglichkeiten von Gronau Richtung Bad Bentheim geprüft werden. Das Konzept für den Baumwollexpress war in Abstimmung mit den Kommunen zu entwickeln und für einen 2-jährigen Probebetrieb auszulegen.

Der Kreis Borken hat daraufhin mit Unterstützung der RVM den Linienverlauf und den Bedienungsumfang der Busverbindung entwickelt und mit den Städten und Gemeinden in dem hiervon betroffenen Verkehrskorridor abgestimmt.

Die Wettbewerbsbeiträge für die Förderverfahren (Landeswettbewerb: Mobil NRW und Bundeswettbewerb: Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV), an denen sich der Kreis Borken mit dem Baumwollexpress beteiligte, sahen ein umfangreicheres Bedienungsangebot vor. Für den Probebetrieb soll jedoch das am erwarteten Kundenbedarf optimiert ausgerichtetete und im Einvernehmen mit den Anliegerkommunen entwickelte Bedienungskonzept zur Anwendung kommen.

Der Kreis Borken hat ebenfalls geprüft, ob ein Anschluss des Baumwollexpresses von Gronau nach Bad Bentheim über die Buslinie 60 erfolgen kann. Hierfür müssten allerdings die Abfahrtszeiten um 30 min geändert werden. Bei der Linie 60 besteht zudem eine Umsteigezeit auf den IC nach Berlin von 30 Minuten. Außerdem handelt es sich bei der Linie 60 überwiegend um eine Taxibuslinie. Für eine Anbindung an den Bahnhof in Bad Bentheim bietet die Linie 60 daher keine wirkliche Alternative zu einer durchgehenden Verbindung nach Bad Bentheim.

Der Fahrplan hat folgende Merkmale:

- Anschluss-Sicherung am Bustreff, Bocholt auf die Stadtbusse in Bocholt
- Anschluss-Sicherung an den IC nach/von Berlin
  - o Werktags IC Richtung Berlin
  - o Werktags IC Richtung Bad Bentheim Anschluss an die Fahrten des X 80 14:46, 16:46, 18:46
  - o Samstags: IC Richtung Berlin vormittags
  - o Samstags: IC Richtung Bad Bentheim Anschluss an die Fahrten des X 80 14:46; 16:46, 18:46
  - o Sonntags: IC Richtung Berlin vormittags
  - o Sonntags: IC Richtung Bad Bentheim Anschluss an X 80 14:46; 16:46, 18:46

Bei der Einführung der neuen Linienverbindung sind auch die Linien zu berücksichtigen, die bereits im gleichen Bedienungskorridor aufgrund von bestandskräftigen Liniengenehmigungen betrieben werden. Das sind u.a. die Linien

- Linie 731 Bocholt-Rhede-Südloh-Oeding-Vreden (WB)
- Linie 782 Vreden-Ahaus-Alstätte-Gronau, Epe, Gronau (Veelker)

welche den Schülerverkehr bedienen. Der Schülerverkehr auf diesen Linien soll daher weiterhin bis zum Ende der Laufzeit dieser Liniengenehmigungen für diese Linien ausschließlich über die Schülerverkehrslinien abgewickelt werden.

Da es sich um eine grenzüberschreitende Verbindung handelt, sind die Zuständigkeiten für die Buslinie in öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen mit der Grafschaft Bentheim und der Stadt Bocholt festzulegen.

## **B. Kosten des Baumwollexpresses**

Die Kosten für den Betrieb der Buslinie liegen nach einer aktualisierten Kostenschätzung der RVM bei 1,2 Mio. €. Da ein Anstieg bei den Diesel- und Personalkosten erwartet wird und damit eine Kostensteigerung von bis zu 20 % möglich ist, werden für die folgenden Haushaltsjahre vorsorglich Kosten von 1.440.000 € eingeplant. Ohne eine Anbindung der Linie an Bad Bentheim würden die Kosten unter Berücksichtigung der Kostensteigerung von 20 % bei 1,2 Mio. € liegen.

Gegenzurechnen sind Einnahmen in Höhe von prognostizierten 240.000 € pro Jahr, so dass mit einem Nettoaufwand von aktuell 1,2 Mio. pro Jahr kalkuliert wird.

Die Tarifgemeinschaft Münsterland Ruhr-Lippe legt bei überschlägigen Einnahmeabschätzungen für das gesamte Tarifgebiet Einnahmen je Fahrgast von durchschnittlich 1,80 € zu Grunde.

Die Zahl der zu erwartenden Fahrgäste hat der Kreis Borken über die Auswertung der Telefonica-Mobilfunkdaten abgeschätzt.

Für die Verkehrsachse Bocholt, Rhede, Borken-Burlo, Südloh-Oeding, Ahaus-Alstätte, Vreden, Gronau, Bad Bentheim wurde folgende Anzahl der Reisenden je Tag erfasst:

Summe aller Fahrten zwischen der Zone Stadt Bocholt / Station Bocholt / Stadt Rhede und der Zone Stadt Bad Bentheim (Daten der Fa. Telefonica)				
	montags bis donnerstags	freitags	samstags	sonntags und feiertags
Hinweg	13.603	14.524	11.890	10.289
Rückweg	13.583	14.410	11.639	10.520
Summe hin- und zurück:	27.186	28.934	23.529	20.809
Summe pro Woche:	182.016			

Für die Bewertung des Fahrgastpotentials wurde unterstellt, dass jeder Reisende jeweils eine Fahrt hin- und zurücklegt. Damit beträgt die Zahl der durchschnittlich auf dieser Verkehrsachse Reisenden:

- werktags (montags bis freitags) 13.768 am Tag
- samstags, sonn- und feiertags 10.468 am Tag

Für die Linie X 80 wird angesichts der aktuell niedrigen Fahrgastzahlen mit einem ÖPNV-Anteil von 3 % an den ermittelten Reisenden (400 Fahrgästen werktags, 300 Fahrgäste Wochenende) und damit mit Einnahmen in Höhe von 240.000 €/Jahr gerechnet.

Die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Borken aus dem Jahr 2015 belegt jedoch auf längeren Entfernungen für den ÖPNV einen Modal-Split von 9 %. Kalkuliert man auf der Verkehrsachse für spätere Jahre einen ÖPNV-Anteil von 9 % am Modal-Split dann läge die Zahl der Fahrgäste der Linie mit werktags durchschnittlich bei 1240 und samstags, sonn- und feiertags bei 940 am Tag.

Bei der Abschätzung der Entwicklung der Fahrgastzahlen können darüber hinaus auch die Fahrgäste hinzugezählt werden, welche die Telefonticadaten nicht erfassen, weil die Fahrgäste ausschließlich innerhalb einer Gebietszone unterwegs waren.

In der Datenauswertung für die Verkehrsachse des Baumwollexpresses sind die Fahrgäste innerhalb der Gebietszone Bocholt-Rhede nicht enthalten. Um den Binnenverkehr in den Verkehrszonen abzubilden, wird für die Prognose ein Aufschlag von 15 % bei den ermittelten Fahrgästen vorgenommen.

Unter Berücksichtigung dieses Aufschlags liegen die Fahrgastzahlen bei einem ÖPNV-Anteil von 9 % am Modal-Split zwischen 1.400 Nutzern werktags und 1.080 Nutzern am Wochenende.

Bei einem 6%igen Anteil des ÖPNV am Modal-Split liegen die erwarteten Fahrgastzahlen unter Einbeziehung eines 15%igen Aufschlags für den Binnenverkehr zwischen 950 Fahrgästen werktags und 720 Fahrgästen am Wochenende.

Bei einem Modal-Split von 6 % liegen daher die Einnahmen auf dieser Relation bei einem niedrigen Einnahmensatz von 1,8 Euro bei 580.000 Euro / Jahr.

Bei einem Modal-Split von 9 % sind Jahreseinnahmen in Höhe von 870.000 € im Jahr möglich.

Zusammengefasst bedeutet das:

	<b>Modal-Split 6% ÖPNV</b>		<b>Modal-Split 9% ÖPNV</b>	
	<b>werktags</b>	<b>Wochenende</b>	<b>werktags</b>	<b>Wochenende</b>
<b>Fahrgäste</b>	826	628	1.239	942
<b>Gesamteinnahmen pro Jahr</b>	374.712,61 €	127.754,52 €	562.068,91 €	191.631,78 €
<b>1,80 € pro Fahrgast/Tag</b>				
<b>zzgl. zusätzliche</b>				
<b>Fahrgäste</b>				
<b>Binnenverkehr</b>	15%	124	94	186
<b>Gesamt-Fahrgäste</b>	950	722	1.425	1.083
<b>Gesamteinnahmen pro Jahr inkl.</b>				
<b>15 % Binnenverkehr</b>	430.919,50 €	146.917,70 €	646.379,25 €	220.376,55 €
<b>1,80 € pro Fahrgast/Tag</b>				

Über den Probetrieb kann daher überprüft werden, ob eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils

auf diesem Verkehrskorridor zu einem Modal-Split zwischen 6 und 9 % realistisch erscheint.

Nach den Telefonicadaten legen werktags 57,7 % und samstags, sonntags und feiertags 58,8 % der Reisenden Strecken ab dem höheren Tarif 3 M zurück. Auf längeren Strecken sind daher möglicherweise nicht nur mehr Fahrgäste, sondern auch höhere Einnahmen je Fahrgast realisierbar.

Der Anteil der Reisenden, welche auf dem Verkehrskorridor nach Bad Bentheim fahren, liegt bei bis zu 20 %. Mit entsprechend geringeren Einnahmen wäre daher bei einer kürzeren Linienverbindung zu rechnen.

### **C. Einrichtung des Probebetriebs auf der Grundlage des mit der RVM bestehenden Dienstleistungsauftrags**

Der Kreis Borken beabsichtigt, die Regionalverkehr Münsterland GmbH auf der Grundlage des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags zusätzlich mit der Erbringung der Verkehrsdienste der Schnellbusverbindung X 80 auf dem Linienabschnitt X 80 Bad Bentheim – Stadt Bocholt zu betrauen.

Die quantitativen Anforderungen an die Verkehrsleistungen der Schnellbusverbindung sind im Fahrplan (Anhang 1) und im Liniensteckbrief (Anhang 2) angegeben. Die qualitativen Anforderungen an die Verkehrsleistungen entsprechen den Bedien- und Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans des Kreises Borken (vgl. insbesondere Kap. 5, 6 und 9).

Zum Einsatz kommen sollen 12 m Fahrzeuge mit folgendem Ausstattungsstandard: bequeme, gepolsterte Einzelsitze mit Sicherheitsgurten; Rückenlehne verstellbar, Doppel-USB-Anschluss am Sitz. Um eine großzügige Mehrzweckfläche zu erhalten, müssen die Fahrzeuge min. 32 Sitzplätze vorhalten.

Der Kreis Borken hat gemeinsam mit den Kreisen Coesfeld, Steinfurt und Warendorf (Münsterlandkreise) die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) im Wege der Inhouse-Vergabe gemäß § 108 GWB im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der Verwaltung und Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in den Münsterlandkreisen für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2030 beauftragt. Die RVM erbringt auf der Grundlage dieses Dienstleistungsauftrags die im Linienbündel BOR 1 zusammengefassten Verkehrsleistungen.

Der Kreis Borken ist gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in seinem Gebiet. Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW ist er zugleich zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (VO 1370/2007).

Als Aufgabenträger des ÖPNV obliegt es dem Kreis im Rahmen seiner freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe, im Interesse der Daseinsvorsorge für eine den öffentlichen Verkehrsinteressen angemessene Verkehrsbedienung zu sorgen (§ 1 Abs. 1 i. V. m. § 2 ÖPNVG NRW). Zu seiner Gewährleistungsverantwortung gehört insbesondere, Verkehrsleistungen bereitzustellen, die den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen und dabei den Anforderungen an eine hohe Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, Fahrgastfreundlichkeit und Komfort sowie Zugänglichkeit hinsichtlich Fahrzeugen, Haltestellen und Information sowie Kundenservice, Barrierefreiheit und Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern entsprechen (vgl. § 2 Abs. 3, 8 und 9 ÖPNVG NRW).

Soweit eine solche angemessene Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich, d. h. ohne öffentliche Ausgleichsleistungen möglich ist, sind gemäß § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Befugnisse des Kreises Borken als zuständige Behörde nach § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW eröffnet. Hierzu gehört die Sicherstellung der für die angemessene Verkehrsbedienung erforderlichen Verkehrsleistungen durch öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) nach Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007.

Die Linienverbindung X 80 kann aufgrund der dargelegten Kalkulationen nur auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages betrieben werden. Nach § 8 Abs. 4 PBefG handelt es sich bei Verkehrsleistungen, für die Ausgleichsleistungen auf Grundlage eines ÖDA gezahlt werden, nicht um eigenwirtschaftliche Verkehre; derartige Verkehrsleistungen sind vielmehr als gemeinwirtschaftlich anzusehen. Dies gilt auch für die hier in Rede stehenden Verkehrsleistungen. Für diese Verkehrsleistungen wurden die Betriebskosten bereits in Höhe von 1,44 Mio. € ermittelt.

Diese können nicht durch die zu erwartenden Einnahmen finanziert werden, so dass der Betrieb der Verkehrsleistungen nur über die Zahlung von Ausgleichsleistungen sichergestellt werden kann. Wie zuvor näher anhand der Telefonicadatenauswertung dargelegt wurde, werden nach dem derzeitigen Stand mit Einnahmen in Höhe von 240.000 €/Jahr prognostiziert. Auch bei einem höheren Anteil des ÖPNV am Modal-Split ist eine Refinanzierung nicht zu erwarten. Das Planungsbüro, welches den Nahverkehrsplan erstellt hat, rechnet sogar nur mit einem Kostendeckungsgrad von 10 % für diese Strecke.

Der Kreis Borken hat auch schon zu Beginn der Planungen die Verkehrsunternehmen informiert, die im Kreisgebiet Verkehrsleistungen aufgrund von Liniengenehmigungen betreiben. Kein Verkehrsunternehmen hat ein Interesse an einer eigenwirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen signalisiert.

Nach § 8 Abs. 1 des mit der RVM abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages haben die Münsterlandkreise die Option, Änderungen am Umfang der Verkehrsdienste, mit denen die RVM betraut ist, vorzunehmen, um die Verkehrsbedienung an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen. Hierzu zählt nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags auch die Einrichtung neuer Linien einschließlich der kurzfristigen Einrichtung zur Erprobung von Neuverkehren auch unter Erweiterung des Verkehrsgebietes.

Die Schnellbusverbindung soll zunächst als Probetrieb für 2 Jahre eingeführt werden, um das Fahrgastpotential für diese Linienverbindung und damit auch deren Wirtschaftlichkeit und deren Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bewerten zu können. Derzeit existiert auf dem Verkehrskorridor kein vergleichbares Linienangebot. Für einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Linienverbindung wird ein deutlich über dem Kreisdurchschnitt liegender ÖPNV-Anteil am Modal-Split für diesen Verkehrskorridor angestrebt. Für die Etablierung dieser Linienverbindung müssen daher neue Fahrgäste gewonnen werden.

Die Leistungen der RVM sind daher nicht auf den reinen Fahrbetrieb der X 80 beschränkt. Vielmehr organisiert die RVM alle für die Etablierung und Evaluierung einer Buslinie notwendigen weiteren Leistungen. Die RVM bietet als Mobilitätsdienstleister den Vorteil, dass sie diese Leistungen aus einer Hand und damit optimal aufeinander abgestimmt unter Nutzung der bereits über den Dienstleistungsauftrag zur Verfügung stehenden personellen und sachlichen Ressourcen umsetzen kann.

Hierzu zählt die Einbindung der Schnellbuslinie in das Fahrgastinformationssystem und Marketingkonzept der RVM.

Während des 2jährigen Probetriebs wird der Kreis Borken eine Evaluation dieser Verbindung durchführen lassen und entscheiden, ob und in welchem Umfang die Linienverbindung weiterbetrieben wird. Für diese Evaluation soll eine detaillierte Betrachtung des Fahrgastverhaltens erfolgen. Die RVM hat bereits für die bestehenden

Verkehrsleistungen ein umfassendes Qualitätsmanagement und Berichtswesen entwickelt, welches Fahrgastzählungen und auch Fahrgastbefragungen beinhaltet. Wesentliche Informationen über das Fahrgastverhalten und den Betrieb der Linie X 80 können daher aus den Fahrgastdaten der RVM gewonnen werden. Die Datenanalyse der RVM ermöglicht auch Vergleiche der Schnellbuslinie X 80 zu den weiteren im Verkehrsgebiet betriebenen Schnellbuslinien. Außerdem kann die RVM anhand der erhobenen Daten bewerten, ob es mit Einführung der Schnellbusverbindungen auch zu Fahrgastverlagerungen von der Trasse Borken-Ahaus-Gronau, die durch die Buslinie R 76/R 77 bedient wird, zur Trasse Bocholt-Gronau gekommen ist. Dadurch können die Auswirkungen der Einrichtung der Schnellbuslinie auf den kreisweiten Modal-Split am ÖPNV valide bewertet werden.

Für die Etablierung einer neuen Schnellbusverbindung kommt es entscheidend darauf an, dass die Einführung dieser Schnellbusverbindung in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität integriert wird.

Die Schnellbusverbindung fährt im Wesentlichen die zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkte in den Mittelzentren an. Daher ist sicherzustellen, dass an diesen Verknüpfungspunkten und Siedlungskernen eine Feinerschließung der Flächen über lokale Zu-/Abbringerangebote erfolgt. In Gronau stellt beispielsweise der neue von der RVM betriebene On-Demand-Verkehr im Stadtgebiet die Anbindung an den Schnellbus sicher. Die Erbringung der Verkehrsleistungen aus einer Hand bietet daher die Chance eine gut aufeinander abgestimmte Wegekette zu bilden.

Die Städte- und Gemeinde, die am Baumwollexpress liegen, haben sich verpflichtet neben den notwendigen Haltestellen eine gute Anbindung an den ÖPNV durch den Radverkehr herzustellen. Sie werden daher qualitativ angemessene Fahrradabstellanlagen, hierfür digitale Buchungs- und Zugangssysteme und ggf. ein Bike-Sharing-Angebot an den zentralen Haltestellen der Linie X 80 schaffen. Die RVM wird diese Städte und Gemeinden bei der Vernetzung der Buchungs- und Zugangssoftware für diese digitalen Angebote mit der von ihr betriebenen regionalen Mobilitäts-App (BuBiM-App) beraten.

#### **D. Umsetzungsschritte**

Bei einer positiven Kreistagsentscheidung leitet die Kreisverwaltung alle unter Berücksichtigung des einschlägigen Rechtsrahmens erforderlichen Maßnahmen für die Einrichtung der Buslinie auf Grundlage des mit der RVM bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein.

Es ist vorgesehen, dass der Probetrieb am 01.09.2022, spätestens am 01.11.2022 aufgenommen werden soll.

In der Zeit von Januar – Februar 2024 erfolgt die Auswertung der Fahrgastzählung und Fahrgastbefragung sowie die Bewertung in welchem Umfang der Betrieb der Linie X 80 wirtschaftlich ist und welche Auswirkungen der Betrieb der Buslinie auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß hat. Dabei sind auch die von den Kommunen getroffenen Maßnahmen für lokale Zu-/Abbringerangebote in die Betrachtung einzubeziehen.

Im Juni 2024 erfolgt die Beschlussfassung des Kreistags ob und in welchem Umfang die Buslinie weitergeführt wird.

Für die Evaluierung der Schnellbusverbindung wird der Kreis Borken ein Gutachterbüro einbinden. Die Kosten hierfür liegen bei 72.000 € inkl. MwSt.

Die Verwaltung steht in Gesprächen mit dem ZVM, inwieweit die dem Kreis Borken zugeordneten Finanzmittel des sogenannten Teilraumkontos für den Baumwollexpress

eingesetzt werden können. Für die Jahre 2022 und 2023 können voraussichtlich jeweils bis zu 1,18 Mio. € abgerufen werden. Schriftliche Zusagen sind aber erst mit der Verabschiedung der Haushalte 2022 des NWL und des ZVM Mobilität zu erwarten. Gemäß § 11 Abs. 4 ÖPNVG können die Finanzmittel noch bis zu sechs Monate des kommenden Kalenderjahres mitverwendet werden.

Die Kosten für den Baumwollexpress verteilen sich daher wie folgt, wenn Zahlungen Dritter in das nächste Haushaltsjahr übertragen werden können und die Gutachterkosten nicht gefördert werden:

	2022	2023	2024
Kosten Betrieb X 80	480.000	1.440.000	960.000
Fahrentgelte Betrieb X 80	80.000	240.000	160.000
Nettoaufwand Betrieb X 80	400.000	1.200.000	800.000
Zahlungen Dritter	400.000	1.200.000	600.000
Gutachterkosten	0	0	72.000
<b>Eigenanteil Kreis X 80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>272.000</b>

Bis zu einer endgültigen Klärung wird der Kreis Borken, für die erforderlichen Eigenanteile vorsorglich umlagefinanzierte Kreismittel (2022: 400.000 €) einplanen.

### Entscheidungsalternative(n):

Ja.

Den Beschlussvorschlägen wird nicht gefolgt.

### Finanzielle Auswirkungen: Ja Nein

	2022	2023	2024
Kosten Betrieb X 80	480.000	1.440.000	960.000
Fahrentgelte Betrieb X 80	80.000	240.000	160.000
Nettoaufwand Betrieb X 80	400.000	1.200.000	800.000
Zahlungen Dritter	400.000	1.200.000	600.000
Gutachterkosten	0	0	72.000
<b>Eigenanteil Kreis X 80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>272.000</b>

Bis zu einer endgültigen Klärung wird der Kreis Borken für die erforderlichen Eigenanteile vorsorglich umlagefinanzierte Kreismittel (2022: 400.000 €) einplanen.



**Klimafolgenabschätzung:**

Klimafolgen, die sich aus dem Beschluss ergeben, sind

- positiv
- nicht zu erwarten / sind nicht ersichtlich
- nicht wesentlich (z.B. in Folge von Geringfügigkeit, fehlender Unmittelbarkeit, sich weitgehend neutralisierender Wechselwirkungen)
- negativ – Klimaschonendere Alternativen
  - kommen aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht (*bei Bedarf Ausführungen durch FE*), weil...
  - werden von der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Kosten, technische Risiken, Verlässlichkeit, etc.):  
*Ausführungen durch FE*

**Anlagen:**

Anhang 1: Fahrplan Baumwollexpress X 80

Anhang 2: Liniensteckbrief X 80

Anhang 3: Linienverlaufsplan Baumwollexpress X 80