

Erledigung der Tagesordnung:

Vorsitzender Horstick eröffnet um 17:00 Uhr die Sitzung und begrüßt die Erschienenen. Er stellt fest, dass ordnungsgemäß geladen wurde und der Ausschuss beschlussfähig ist. Einwendungen gegen die Tagesordnung sowie die Niederschrift der letzten Sitzung werden nicht erhoben. Als Tischvorlagen wurden eine Synopse zum Entwurf des ÖPNVG 2007, die Stellungnahme der RNVG Münsterland an den Landkreistag NRW sowie die Stellungnahme des ZVM zur Novellierung des ÖPNVG NRW ausgelegt.

Vorsitzender Horstick begrüßt Hans-Georg Schroer und Werner Sievers von der Polizei Borken, die unter Tagesordnungspunkt 1 zusammen mit Herrn Sieverding die Arbeit der Unfallkommission vorstellen werden.

Öffentlicher Teil

Punkt 1: Die Arbeit der Unfallkommission - Gemeinsamer Vortrag von Polizei und Fachbereich Verkehr

Herr Stienen führt aus, dass die Zusammenarbeit der Unfallkommission im Kreis Borken sehr gut verlaufe. Es seien mit Ortsbehörden, Straßenbaulastträgern, Polizei und Fachbereich Verkehr insgesamt vier Parteien vertreten. Lösungsmöglichkeiten würden ausgiebig diskutiert. Im Ergebnis werde eine einvernehmliche Entscheidung aller Beteiligten angestrebt.

Herr Schroer stellt anhand von Folien die Unfallstatistik vor. Die Folien sind dem Protokoll als Anlage 1 beigelegt.

Auf die Nachfragen von Frau Söbbing-Krumkamp und Herrn Schulte erläutert Herr Sievers, dass sich die Kreisverkehre bisher nicht als Unfallschwerpunkte herauskristallisiert hätten. Oft würden Kreisverkehre angelegt, um damit die Zahl schwerer Unfälle zu reduzieren; das gelinge auch in der Regel. Es sei aber zu beobachten, dass Radfahrer in Kreisverkehren oft in Unfälle verwickelt seien.

Frau Söbbing-Krumkamp erkundigt sich nach den Kriterien für eine Unfallflucht. Herr Schroer erläutert, dass eine Unfallflucht statistisch bereits vorliege, wenn einer der Unfallbeteiligten äußere, der andere Beteiligte habe sich unerlaubt entfernt. Neue Kriterien für die Einordnung von Unfällen mit Flucht würden zur Zeit in Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft erarbeitet.

Anschließend erläutern Herr Sievers und Herr Sieverding die Arbeit der Unfallkommission anhand von Folien. Diese sind dem Protokoll als Anlagen 2 und 3 beigelegt.

Herr Schulte gibt zu bedenken, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten auf Wirtschaftswegen sehr hoch seien. Herr Sieverding bestätigt dies. Insbesondere der Freizeitverkehr mit Radfahrern und Fußgängern sei gefährdet. Es sei bisher aber keine Unfallhäufung festzustellen. Von der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen werde abgesehen, da

keine Möglichkeit bestehe, diese regelmäßig zu überwachen. Die Entscheidung für die gefahrene Geschwindigkeit liege in der Verantwortung des Fahrzeugführers.

Auf die Nachfrage von Frau Lindenhahn erläutert Herr Sieverding, dass die registrierten Unfälle ausgewertet und analysiert würden. Beinaheunfälle würden nicht berücksichtigt. Insgesamt sei festzustellen, dass es nur wenige Unfallhäufungspunkte gebe. Hier würden geeignete Maßnahmen realisiert, um die Gefahrenlage abzumildern.

Herr Sieverding bestätigt auf Nachfrage von Herr Lütkenhorst die durchweg positiven Erfahrungen mit farblichen Radwegmarkierungen. Die Straßenbaulastträger würden diese Markierungen aber nicht grundsätzlich aufbringen. Hintergrund sei der hohe Pflege- und Erhaltungsaufwand für die Fahrbahnmarkierungen.

Auf die Nachfrage von Herrn Osterhues erläutert Herr Sieverding, dass die Unfallkommission systematisch im Nachhinein arbeite. Bei Planung und Neubau von Verkehrseinrichtungen sei der Fachbereich Verkehr über die Anordnung von neuen Verkehrszeichen eingebunden. Wünschenswert wäre eine frühzeitigere Einbindung. Nach neuen Sicherheitsrichtlinien sollte das Instrument des Sicherheitsaudit verbindlich eingeführt werden. Im Rahmen dieses Verfahrens werde die Planung bereits im frühen Stadium durch Fachkollegen überprüft. Auf diese Weise könnten Fehler in der Verkehrsraumplanung bereits im Voraus ausgeräumt werden. Die Unfallkommission könne bauliche Maßnahmen bei vorhandenen Verkehrseinrichtungen nur vorschlagen, wenn diese der Hebung der Verkehrssicherheit diene. Für die Einrichtung von Querungshilfen sei ein Regelwerk erstellt worden. Anhand des Verkehrsaufkommens und der Häufigkeit der Querung durch ungeschützte Verkehrsteilnehmer könne entschieden werden, welche Querungshilfe (z. B. Zebrastreifen, Anforderungsampel etc.) die sinnvollste Lösung darstelle.

Vorsitzender Horstick dankt den Vortragenden für die informativen Einblicke in die Arbeit der Unfallkommission.

Punkt 2: Fietsenbus-Angebot 2007
Vorlage: 0036/2007

Beschluss: einstimmig

Der Fietsenbus wird in der Saison 2007 auf der Achse Borken – Ahaus – Gronau betrieben.

Punkt 3: Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW
- Information über den aktuellen Beratungsstand

Berichterstatter: Dr. Hermann Paßlick

Dr. Paßlick erläutert die Eckpunkte der Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW und die Auswirkungen auf die Münsterlandkreise. Die Folien sind dem Protokoll als Anlage 4 beigelegt.

Auf die Nachfrage von Herrn Temminghoff erläutert Herr Dr. Paßlick, dass die Beibehaltung des Status quo aus heutiger Sicht für die ländlichen Bereiche positiv zu bewerten sei. Es bestehe die Gefahr, dass im Rahmen eines Finanzausgleichs Finanzmittel aus der Fläche in die Ballungsräume abfließen. Ziel müsse sein, die Mobilität in der Fläche zu erhalten.

Herr Kretschmann befürchtet Streckenstilllegungen im Münsterland. Herr Dr. Paßlick erklärt, dass bis 2008 keine Streckenkürzungen oder –stilllegungen zu befürchten seien. Eine über diesen Zeitraum hinausgehende Voraussage sei nicht möglich. Die Linie Borken – Essen sei im Landesvorrangnetz nicht enthalten. Wichtig sei, den politischen Einfluss geltend zu machen und die Bedenken zu formulieren.

Herr Dr. Paßlick erklärt auf Nachfrage von Herrn Steiner, dass die Kritik der bestehenden westfälischen Zweckverbände im wesentlichen gleich sei. Alle Zweckverbände der Region Westfalen seien gegen einen großen Zweckverband. Es müsse aber berücksichtigt werden, dass einige kleinere Zweckverbände im Auftrag der Kreise auch den Busverkehr bedienen. Insofern seien die Interessen unterschiedlich.

Vorsitzender Horstick erklärt, dass aus den vorliegenden Stellungnahmen die grundsätzlichen Kritikpunkte ersichtlich seien. Der Landkreistag habe sich vehement gegen den Gesetzentwurf gewandt. Die Einwände seien bei der Formulierung des Gesetzes ignoriert worden. Die Bezirksregierung habe in der Stellungnahme die Kritik noch einmal bestätigt. Insgesamt lasse sich feststellen, dass die Situation für die Münsterlandkreise sehr unbefriedigend sei. In den 10 Jahren der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sei auf Münsterlandebene erfolgreich gearbeitet worden. Selbst durch die Reduzierung der Finanzmittel hätten keine Strecken stillgelegt werden müssen, da die Ergebnisse der Ausschreibungen positiv gewesen seien. Wie die Entwicklung weitergehe, sei nicht klar. Um eine für die Münsterlandkreise akzeptable Lösung zu erhalten, sei das Bemühen aller politisch Aktiven nötig.

Punkt 4: Mitteilungen der Verwaltung

- Herr Stienen weist auf den Entwurf für den Prospekt des Freizeitbusses hin. Dieser sei in Zusammenarbeit mit einem Grafikbüro erstellt worden. Weitere Flyer für die Tourenvorschläge würden derzeit erarbeitet. Der den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und Bauwesen vorliegende Prospekt solle an alle Haushalte verteilt werden, die auf der Freizeitbus-Achse lägen. Vorgesehen sei, dass der Freizeitbus am Sonntag viermal die Strecke hin und zurück zwischen Isselburg und Lavesum bediene. Als Starttermin sei der 29. April vorgemerkt. Der Sonntag vor dem 1. Mai werde als Start in die Radfahrersaison gesehen. Viele Gemeinden würden diesen Tag mit dem traditionellen Sattelfest vermarkten. Vorgesehen sei außerdem ein Pressetermin, in dem das neue Projekt vorgestellt werde. In der Saison sollten Tagestouren für Wanderer, Radfahrer und Inliner angeboten werden. Die WestfalenBus werde den Freizeitbus betreiben und Fahrradanhänger anschaffen. Die zunächst favorisierten Heckträger seien wenig praktikabel, da diese die Motorklappe verbauten. In Borken träfen sich der Freizeitbus und der Fietsenbus. Der Umstieg von Fietsen- auf Freizeitbus und umgekehrt sei aber aus betrieblichen Gründen nicht in jedem Falle möglich. Insgesamt lägen elf der 17 kreisangehörigen Orte an den Strecken. Damit ergebe sich eine sehr große Flächendeckung für dieses Freizeitangebot. Die wenigen nicht angeschlossenen Gemeinden profitierten von den Marketingmaßnahmen. Zum Herbst 2007 werde ein Gesamtkonzept für Fietsen- und Freizeitbus für den Ausschuss für Verkehr und Bauwesen erarbeitet. Bis dahin werde auch geprüft, ob weitere kreisangehörige Städte und Gemeinden an das Freizeitbusprojekt angeschlossen werden könnten.

- Herr Stienen erläutert das Projekt „Wildunfallbekämpfung“ anhand von Folien, die dem Protokoll als Anlage 5 beigefügt sind. Erste Maßnahmen würden in der nächsten Zeit umgesetzt.

Punkt 5: Anfragen

keine

Vorsitzender Horstick schließt die Sitzung um 19:20 Uhr.


Hermann Horstick
Vorsitzender

Birgit Schwering
Schriftführerin