

Sitzungsvorlage Nr. 0127/2013

Beratungsfolge	Datum	Status
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen	25.06.2013	öffentlich

Zuständige Facheinheit: 15 - Stabsstelle 36 - Fachbereich Verkehr 81 - Betrieb für Straßen, Gebäudewirtschaft und Grünflächen	Berichtersteller/-in: Herr Dr. Hermann Paßlick Herr Markus Prangenberg
---	---

Beratungsgegenstand:

Konzept zur integrierten Gesamtverkehrsplanung

Beschlussvorschlag:

1.
Der Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen nimmt die Bestandsaufnahme der Verwaltung über die vorhandenen, das Kreisgebiet betreffenden Verkehrsplanungen zur Kenntnis.
2.
Angesichts der nur begrenzten Einflussmöglichkeiten des Kreises auf die das Kreisgebiet betreffenden Verkehrsplanungen, wird von der Erstellung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts für den Kreis Borken abgesehen.

Rechtsgrundlage:

Sachdarstellung:

1. Mit Vorlage vom 23.08.2012 (Nr. 0206/2012) hat die Fraktion B90/Die Grünen die Beauftragung der Verwaltung mit der Erstellung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts für den Kreis Borken beantragt.

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Bauen am 17.09.2012 und folgend im Kreisausschuss am 27.09.2012 und im Kreistag am 04.10.2012 wurde dazu beschlossen, zunächst eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Verkehrsplanungen, die das Kreisgebiet betreffen, zu erstellen und diese in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vorzustellen.

2. Bestandsaufnahme

a) Straßen

Die Planungskompetenz im Straßenbau obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Baulastträger.

Baulastträger für Bundesfernstraßen (Bundesstraßen und Bundesautobahnen), ist der Bund, für Landesstraßen das betreffende Bundesland, für die Kreisstraßen der betreffende Kreis

und für die Gemeinde-/Stadtstraße die betreffende Gemeinde/Stadt. Bei Durchfahrten von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen durch Ortschaften (Ortsdurchfahrten) obliegt die Festsetzung der Ortsdurchfahrt entsprechend der Straßenklassifizierung ebenfalls grundsätzlich Bund, Land bzw. Kreis; nur in bestimmten Fällen abweichend bei der Kommune (im Kreis Borken trifft dies nur für die Stadt Bocholt zu, so dass die Stadt Bocholt auch als Baulastträger für die Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zuständig ist).

Dieser Unterscheidung folgend existieren folgende das Kreisgebiet Borken betreffende Straßenverkehrsplanungen:

aa) Bundesfernstraßen

Grundlage der Planung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der BVWP wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der aktuelle BVWP stammt aus dem Jahr 2003 und regelt den Zeitraum von 2001 bis 2015. Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung u.a. zur Änderung des Ausbaugesetzes der Bundesfernstraßen mit dem zugehörigen Bedarfsplan. Der Bedarfsplan konkretisiert den Bundesverkehrswegeplan und stellt als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz die rechtliche Grundlage für die Planung und den Bau der Bundesfernstraßen dar.

bb) Landesstraßen

Für Landesstraßen stellt das Land Nordrhein-Westfalen einen Landesstraßenbedarfsplan für den Neu- und Ausbau auf. Er enthält die langfristigen Planungen für Baumaßnahmen über 3 Millionen Euro Gesamtkosten. Der aktuelle Landesstraßenbedarfsplan stammt aus dem Jahr 2006 und regelt den Zeitraum von 2006 bis 2015. Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplans stellt das Landesverkehrsministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages das mittelfristige Programm, den Landesstraßenausbauplan, fest. Der Ausbauplan enthält diejenigen Maßnahmen, die im jeweiligen Programmzeitraum verwirklicht oder baulich begonnen werden sollen.

cc) Kreisstraßen

Die Kreisstraßen unterfallen der Planungskompetenz des Kreises.

Der Kreistag hat dazu in seiner Sitzung vom 01.03.2012 den Straßenbericht 2012, den Straßenergebnisbericht 2011 und das anschließende Straßenbauprogramm 2012 – 2015 beschlossen.

dd) Ortsstraßen

Die innerörtlichen Straßen unterfallen der Planungskompetenz der jeweiligen Kommune. Verkehrskonzepte liegen nach Mitteilung der Kommunen bei drei Kommunen vor: Bocholt, Rhede und Velen.

Bocholt: -VEP 86: Fachplan für die Entwicklung der Verkehrsanlagen, für alle Verkehrsmittel;
-Grundlage für Bauleitplanungen,
-Tempo-30-Zonen Konzept,
-Rahmenplan Nord: verfeinerte Zielplanung für den Bocholter Nordring, der schon im VEP sowie im FNP projektiert ist
-Zusammenführung der Belange Verkehr, Bebauung und Umwelt in einem Gesamtplan
-Parkraumkonzept: Untersuchung der Angebots- und Nachfragesituation in Bezug

auf öffentliche Parkplätze, Gebührenkonzeption, Konzeption des dynamischen Parkleitsystems; Parkraummanagement

Rhede: „Verkehrsentwicklungsplan Rhede, Maßnahmen und Umsetzung“ (2003)

Velen: „Verkehrskonzept für die Ortsteile Ramsdorf und Velen zur Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Velen“ (2003, zuletzt aktualisiert 2007)

Vreden und Ahaus haben entsprechende Konzepte als in Planung angekündigt. Die Stadt Gronau hat ein Verkehrsentlastungskonzept für den Ortsteil Epe als in Planung angekündigt.

ee) Ortsdurchfahrten

Die Planung für die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten obliegen je nach Einordnung der Straße grundsätzlich Bund, Land bzw. Kreis (s.o.).

Der Kreis Borken hat dazu im Jahr 2000 einen Schlussbericht zur „Entwicklung eines Handlungs- und Maßnahmenkonzepts zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrten im Kreis Borken“ erarbeiten lassen.

Soweit die Stadt Bocholt Baulastträger für die Ortsdurchfahrten in Bocholt ist, existiert kein eigenes Verkehrskonzept für die Ortsdurchfahrten.

b) Radwege

aa) Die Planungskompetenz für Radwege an Straßen (unselbständige Radwege) fällt mit der Trägerschaft der jeweiligen Straßenbaulast zusammen. Zuständig sind also Bund, Land, Kreis oder Kommune für ihre jeweiligen Straßen. Der Bund und das Land haben insoweit keine eigenen überregionalen Radwegeplanungen, sondern prüfen im Einzelfall, ob und wie begleitend zur Straße ein Radweg gebaut wird.

Der Kreis Borken hat 1993 das Konzept „Radverkehr und Kreisstraßen“ erarbeiten lassen, welches 2003 aktualisiert wurde.

bb) Soweit Radwege im Übrigen (selbständige Radwege) beplant werden, obliegt dies als Instrument der Nahmobilität regelmäßig den örtlichen Kommunen, deren Gebietsfläche davon betroffen ist, so dass Radverkehrsplanung regelmäßig eine kommunale Angelegenheit ist (§ 49 Abs. 1 StrWG NRW). Überörtlich soll der Kreis zwar darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird, Planungsträger bleiben allerdings auch dabei die betroffenen Kommunen.

Kommunale Radwegekonzepte bestehen entsprechend der o.a. Meldungen der kreisangehörigen Kommunen insoweit nur in den Städten Bocholt und Rhede.

Die Stadt Bocholt hat für ihr Stadtgebiet ein Radverkehrsnetzkonzept erstellt.

In der Stadt Rhede ist das Radwegekonzept Bestandteil des dortigen Verkehrsentwicklungsplans.

Die Stadt Gronau hat ein Radverkehrskonzept als in Planung angekündigt.

c) Schienenverkehr

Für den Schienenverkehr ist zu unterscheiden zwischen Fernverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV; vgl. § 2 Abs. 5 AEG).

aa) Für den Fernverkehr ist der Bund zuständig. Grundlage der Planung der Bundes-schienenwege ist der Bundesverkehrswegeplan (BWVP; s.o.). Dieser dient auch als Grundlage für das Bundesschienenwegeausbaugesetz mit dem zugehörigen Bedarfsplänen für die Schienenwege des Bundes. Der Bedarfsplan konkretisiert den Bundesverkehrswege-

plan und stellt als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz die rechtliche Grundlage für die Planung und den Bau der Schienenwege dar.

bb) Schienenverkehr im Kreis Borken gibt es allerdings ausschließlich als Schienenpersonennahverkehr. Aufgabenträger für den SPNV ist grundsätzlich der Kreis, dessen Aufgabe zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV allerdings gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. Absatz 1 Buchst. c ÖPNVG NRW weiter auf den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) übertragen wurde (der Kreis Borken ist dort über den ZVM beteiligt).

Der NWL hat dazu gemäß § 8 ÖPNVG NRW den „Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe“ erstellt. Im Nahverkehrsplan werden auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für die Infrastruktur sowie das Leistungsangebot festgelegt.

cc) Zusätzlich legt auf Landesebene das Landesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages und den für den SPNV zuständigen Aufgabenträgern zur Sicherung eines überregionalen Angebotes im SPNV ein sog. „SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse“ gemäß § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW fest.

Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse bildet die für die Erschließung des Landes wichtigen Korridore des SPNV ab und beschreibt sie in ihrer landesbedeutsamen Verkehrsaufgabe. Es soll ein Netz langlaufender, schneller Verbindungen zur Vernetzung von Oberzentren sowie zur Stärkung regionaler Standorte durch ein Anbinden an die Ballungszentren des Landes sichern. Es garantiert damit eine interregionale Erreichbarkeit zur Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes.

Dazu hat das Verkehrsministerium zuletzt die Bekanntmachung vom 30.06.2009 zum „SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse nach § 7 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)“ vorgelegt (MBl. NRW vom 29.7.2009, S. 347ff).

Innerhalb des Kreises Borken ist davon die Strecke Münster – Gronau – Enschede betroffen.

d) ÖPNV (regionaler Busverkehr)

Aufgabenträger für den ÖPNV/regionaler Busverkehr im Kreisgebiet Borken ist grundsätzlich auch der Kreis. Die Stadt Bocholt ist speziell Aufgabenträger für ihren Stadtbusverkehr.

Der Kreis Borken hat mit Beschluss vom 23.06.2005 den „Zweiten Nahverkehrsplan des Kreises Borken“ verabschiedet.

Dieser Nahverkehrsplan enthält sowohl das Leitbild zur Nahverkehrsplanung und eine Bestandsanalyse und –bewertung der Rahmenbedingungen sowie eine Prognose zur Raum- und Verkehrsentwicklung als auch das Entwicklungskonzept mit Zielvorgaben und Handlungsempfehlungen sowie ein konkretes Maßnahmenkonzept für den ÖPNV im Kreis Borken.

Die Stadt Bocholt hat für ihren Stadtbus ebenfalls ein entsprechendes Stadtbuskonzept aufgestellt.

3. Beteiligungs-/Einflussmöglichkeiten des Kreises Borken

a) Die Aufstellung der o.a. Verkehrsinfrastrukturplanungen des Bundes und des Landes (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) erfolgt ohne unmittelbare Beteiligung/Einflussmöglichkeit des Kreises Borken.

Auf regionaler Ebene wird dazu in zwei Schritten lediglich der Regionalrat beteiligt.

In einer ersten Beteiligungsrunde können die Regionalräte für ihr Gebiet Vorschläge machen, welche Projekte in Abgleich zu vorhergehenden, noch nicht umgesetzten Maßnahmen aktualisiert bzw. darüber hinaus erstmals, d. h. ganz neu in die Planung aufgenommen

werden sollen. Grundlage sollen dazu einzuholende Stellungnahmen der Kommunen sein. Die Bewertung dieser Vorschläge erfolgt dann allerdings durch den Planungsträger selbst (Bund/Land). In einem zweiten Schritt kann der Regionalrat zu dieser Bewertung und dem daraus resultierenden Planungsentwurf eine Stellungnahme mit insbesondere auch einer Priorisierung der einzelnen Projekte aus der Region vornehmen. Unabhängig von der Möglichkeit zur Stellungnahme an den Regionalrat, hat der Kreis Borken also insbesondere durch die Mitwirkung der im Regionalrat für den Kreis Borken mitwirkenden (derzeit 3 von 17) Mitglieder eine mittelbare Einflussmöglichkeit auf den Inhalt der Bundes- und Landesinfrastrukturplanung. Im Übrigen beschließt der Regionalrat auf Grundlage des bestehenden Regionalplans Münsterland, der ebenfalls unter der Beteiligung des Kreises Borken erstellt wird und auch Ziele und Vorgaben für zum Schwerpunkt Verkehr enthält.

b) Die Verkehrsplanungen des Kreises (Kreisstraßen, ÖPNV/regionaler Busverkehr) erfolgt unmittelbar durch den Kreis, so dass hier eine direkte Planungsmöglichkeit des Kreises besteht.

c) Die Verkehrsplanung der Kommunen für ihre Kommunalstraßen und Radwege obliegt diesen direkt und ohne Notwendigkeit einer Kreisbeteiligung.

d) Zur Verkehrsplanung des NWL stellt dieser einen Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung auf. Gemäß § 9 Abs. 4 ÖPNVG NRW entscheidet die Verbandsversammlung des NWL über den Nahverkehrsplan.

Dieser ist allerdings im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften, also auch dem Kreis Borken, aufzustellen. Für das Herstellen des Benehmens ist kein Konsens erforderlich, sondern muss der NWL den Kreis Borken lediglich umfassend informieren und dessen Einwendungen und Stellungnahmen berücksichtigen. Unabhängig dieses Benehmensverfahrens hat der Kreis Borken aber auch durch Mitwirkung der seitens des Kreises Borken für den ZVM in der Verbandsversammlung des NWL mitwirkenden Mitglieder eine mittelbare Einflussmöglichkeit auf den Inhalt der Nahverkehrsplanung des NWL. Im Übrigen beschließt auch der NWL ausdrücklich auf Grundlage des bestehenden Regionalplans Münsterland und dessen Ziele und Vorgaben zum Schwerpunkt Verkehr, der ebenfalls unter der Beteiligung des Kreises Borken erstellt wird (s.o.).

Die Festlegung des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse erfolgt durch das Landesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages und den für den SPNV zuständigen Aufgabenträgern, also das Gebiet des Kreises Borken betreffend auch dem NWL. Insoweit bestehen diesbezüglich also ebenfalls die o.a. Einflussmöglichkeiten des Kreises Borken über die Verbandsversammlung des NWL.

Entscheidungsalternative(n):

Ja Nein

Wenn ja, welche ?

Finanzielle Auswirkungen:

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

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

Wenn ja, wofür ? – Voraussichtlich in welcher Höhe ?

