

An die  
Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung  
des Kreises Warendorf

nachrichtlich:  
allen übrigen Kreistagsmitgliedern

Warendorf, den 13.09.2021

## **Einladung**

**zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität  
und Planung  
am Freitag, dem 24.09.2021, um 09:00 Uhr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie ein zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt,  
Klimaschutz, Mobilität und Planung

**am Freitag, dem 24.09.2021, um 09:00 Uhr,  
im Großen Ausschusszimmer des Kreishauses Warendorf  
(4. OG, Raum C 4.26).**

## **Tagesordnung:**

### **I. Öffentlicher Teil**

- 1 Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
- 2 Bericht der Verwaltung

<b>3</b>	Tarifmaßnahmen zum 01.08.2022 im ÖPNV	<b>229/2021</b>
<b>4</b>	Wettbewerbliches Verfahren für die Betriebsaufnahme von Linienbündeln im Jahr 2023 und 2024	<b>231/2021</b>
<b>5</b>	Delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung Kreis Warendorf – Stadt Ahlen zur Sicherstellung des ÖPNVs in der Stadt Ahlen	<b>233/2021</b>
<b>6</b>	Bewerbung als LEADER-Region für die Förderperiode 2023-2027	<b>227/2021</b>
<b>7</b>	Antrag "Die Fraktion" zur ÖPNV-Anbindung Haus Nottbeck	<b>232/2021</b>
<b>8</b>	Anfrage der Kreistagsfraktion "Die Fraktion" zum Thema Trinkwasserversorgung	<b>247/2021</b>
<b>9</b>	Anfrage der Kreistagsfraktion "Die Fraktion" zur Situation der Waschbären im Kreis Warendorf	<b>248/2021</b>
<b>10</b>	Kommunale Nachhaltigkeitsstrategie	<b>095/2021</b>

Mit freundlichen Grüßen

beglaubigt:

gez.

Guido Gutsche  
Vorsitzender

Dr. Herbert Bleicher  
Schriftführer

## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>229/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Tarifmaßnahmen zum 01.08.2022 im ÖPNV

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	01.10.2021
<b>Kreistag</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	29.10.2021

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Produkt	Nr. 010610 120210	Bez. Haushaltssteuerung ÖPNV

### Beschlussvorschlag:

1. Die Vertreterinnen und Vertreter des Kreises Warendorf in den Tarifgremien wirken auf eine moderate Preiserhöhung ab dem 01.08.2022 hin. Dabei sollte eine durchschnittliche lineare Erhöhung von bis zu 2 % möglichst nicht überschritten werden.
2. Die Vertreterinnen und Vertreter des Kreises Warendorf in den Tarifgremien setzen sich für die Überführung des JobTicket-Piloten in den Regelbetrieb zum 01.08.2022 ein.

## **Erläuterungen:**

Im Tarifraum Westfalen werden die Merkmale von Fahrkarten und ihre Preise grundsätzlich zum 01.08. eines Jahres angepasst. Dabei werden zum einen Fahrkartenpreise an die Inflationsentwicklung angepasst, zum anderen aber auch strukturelle Änderungen umgesetzt, die z. B. den räumlichen Geltungsbereich oder die zeitliche Geltungsdauer einer Fahrkarte betreffen. Nach den Vorgaben der Tarifgemeinschaft (TG) soll eine Tarifierpassung die Kostenentwicklung des Zeitraumes der letzten Tarifmaßnahme, also 12 Monate ausgleichen.

Die Umsetzung einer jeden Tarifmaßnahme bedarf eines längeren Vorlaufes, da die jeweiligen Maßnahmen nach Beschlussfassung von der Bezirksregierung genehmigt werden müssen und zeitaufwändige Neuprogrammierungen von Bordcomputern und Ticketautomaten vorgenommen werden müssen. Um diesen Vorlauf zu ermöglichen, wird in der Regel der Beschluss zur Tarifierpassung/-änderung im Dezember des jeweiligen Vorjahres in der TG Münsterland/Ruhr-Lippe gefasst.

Die TG Münsterland/Ruhr-Lippe zählt 28 erlösverantwortliche Partner, zu denen neben den Aufgabenträgern auch die eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen des ÖPNVs und des SPNVs zählen. Hierzu gehören die Kreise, die kreisfreien Städte, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die Aufsichtsräte der WVG-Gruppe (RVM, RLG und VKU) sowie der Stadtwerke Münster und Hamm. Die Beschlüsse über eine Tarifmaßnahme mit unmittelbarem Einfluss auf die wirtschaftlichen Verhältnisse aller Partner müssen in den verschiedenen Tarifgremien der TG Münsterland/Ruhr-Lippe einstimmig beschlossen werden. Die Zahl der mitwirkenden Institutionen auf westfälischer Ebene ist mit über 60 Partnern noch deutlich größer. Alle diese genannten Institutionen tragen die sogenannte „Einnahmeverantwortung“.

Alle Partner einschließlich der Kreise als Bus-Aufgabenträger bzw. Bus-Einnahmenverantwortliche können im Münsterland unmittelbar nur über die Preisstufen 0M bis 5M bestimmen. Für Tickets im Stammsortiment in den Preisstufen W6 bis W10 des Westfalentarifs ist der WestfalenTarifausschuss der WestfalenTarif GmbH zuständig. Die Kreise als erlösverantwortliche Partner haben sowohl im regionalen Gremium als auch auf der westfälischen Ebene Sitz und Stimme.

In den letzten Jahren wurde das Tarifsystern verstärkt als zu kompliziert und die Fahrpreise als zu teuer kritisiert. Der ÖPNV würde damit unattraktiv und die Verkehrswende behindert. Vom Grundsatz wurde gefordert:

- die Fahrpreise abzusenken,
- den räumlichen Geltungsbereich der Tickets zu vergrößern und zu vereinfachen,
- die Mitfahrt in Bus und Bahn für die Kundinnen und Kunden zu vereinfachen.

Die o. g. Wünsche wurden aufgegriffen und haben zu folgenden strukturellen Verbesserungen geführt, welche derzeit mit allen Partnern abgestimmt werden:

- Westfalenweit gültiges pauschales SchülerTicket (bereits seit 01.01.2021 verfügbar)

- Elektronischer digitaler Tarif auf Basis der Luftlinienkilometer für Gelegenheitskunden mit landesweiter Fahrmöglichkeit unter dem Namen „eezy-Westfalen“ bzw. „eezy-NRW“ ab dem 01.12.2021
- Kurzfristige und befristete Angebote zur Kunden(-rück)gewinnung (8Tage-FlexTicket) ab dem 01.01.2022
- Einführung eines stark vereinfachten und ermäßigten JobTickets ab dem 01.08.2022

Der oben beschriebene große Vorbereitungs- und Abstimmungsaufwand führt dazu, dass eine flächendeckende Einführung nicht immer zeitnah umsetzbar ist.

### **Weiterführende Informationen zur linearen Preisanpassung (Beschlusspunkt 1)**

Ziel der Tarifgemeinschaften ist ein turnusmäßiger Ausgleich der inflationsbedingten Kostensteigerungen im ÖPNV. Dieses Modell der Preisanpassung ist vertraglich unter den Partnern der Tarifgemeinschaft so festgelegt. Eine Abweichung davon nach unten würde einen Anspruch der zustimmenden Partner auf einen entsprechenden Ausgleich bewirken.

Davon abweichende Tarifmaßnahmen sind möglich und wurden in der Vergangenheit tlw. auch umgesetzt, wenn alle Partner dem zugestimmt haben. Tarifierhöhungen, die über die inflationsbedingte Kostensteigerung hinausgehen, können unter anderem begründet werden durch

- geringere Fahrgeldeinnahmen aufgrund der Corona-Pandemie (in Verbindung mit der noch unklaren Situation bezüglich weiterer Rettungsschirme),
- geringere Fahrgeldeinnahmen durch veränderte Schulstruktur (weniger Schüler mit längeren Fahrwegen),
- höhere Kosten im Verkehrssektor gegenüber dem Inflationsausgleich durch überdurchschnittlich gestiegene Energie-, Personal- und Infrastrukturkosten,
- strukturelle Probleme bei der Finanzierung des SPNV (Themen: Insolvenzen von Verkehrsunternehmen, erforderliche Vertragsanpassungen, etc.).

Die Prognose der Inflationsentwicklung für 2021 liegt derzeit bei 1,79 % (Stand: Juli 21). Erfolgt kein Ausgleich über eine Tarifmaßnahme (Null-Runde), entsteht innerhalb eines jeden Tarifjahres allein im Tarifteilraum Münsterland/Ruhr-Lippe ein Defizit von ca. 3,4 Mio. € (Münsterland davon ca. 50 %).

Im Falle einer Null-Runde würden sich im ZVM-Raum Fehlbeträge durch entgangene Einnahmen allein für das kommunale Verkehrsunternehmen RVM in Höhe von 320.000 Euro pro Prozentpunkt ergeben. Hinzu kommen die Beträge in unbekannter Höhe für die Erstattung der entgangenen Einnahmen von eigenwirtschaftlich und beauftragt verkehrenden Linienbusunternehmen sowie die vom NWL beauftragten Linien des Schienenpersonennahverkehrs.

Am Beispiel der RVM würde die Mehrkosten für das Tarifjahr 2022/2023 rd. 570.000 € betragen, die für den Kreis Warendorf als Gesellschafter nach dem Schlüssel für die Erlöse (24 %) Mehrkosten von 137.000 € pro Jahr bedeuten würden.

Um diese zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zu vermeiden, wurde eine Tarifmaßnahme entwickelt, welche Preisanpassungen von im Schnitt 1,69 % für die

regionalen Preisstufen vorsieht. Die endgültige Beschlussfassung des Fahrpreistableaus erfolgt in der Tarifausschusssitzung ML/RL am 10.12.2021.

In welcher Höhe die Preisanpassung sich auswirkt, hängt sehr stark davon ab, inwieweit der pandemiebedingte Einbruch der Nachfrage sich wieder auf ein Niveau von 2019 stabilisiert und inwieweit die Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung (vgl. Ausführungen zum 01.01.2022) Wirkung zeigen.

Die Tarifmaßnahme zum 01.08.2022 beinhaltet folgende Merkmale:

- lineare Anhebung 1,6 – 1,9 %
- Keine Anpassung PS 0 MS/HAM/BOC
- Bartickets + ca. 2 % (keine Anhebung 01.08.21)
- Anhebung EinzelTicket leicht überproportional (Abstand eTarif)
- keine Anhebung KinderTickets/4er KinderTickets
- Überproportionale Anhebung MehrfahrtenTickets (Abschmelzung des Rabattes wegen mittelfristiger Abschaffung)
- ZeitTickets Jedermann, Anpassung um ca. 1,5 %
- FreizeitTickets, Keine Anpassung Eigenanteile FlashTicket/SchülerTicket
- Anpassung FunTicket/FunAbo in Abstimmung mit WT
- SchülerZeitTickets freiverkauf, Anpassung um ca. 1,5 %
- SchülerZeitTickets Schulträger, Anpassung um ca. 1,5 %

### **Weiterführende Informationen zu strukturellen Maßnahmen: JobTicket (Beschlusspunkt 2) und FlexTicket**

Das Pilotprojekt JobTicket ist bereits vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie getestet worden. Wesentliche Elemente sind eine deutliche Vereinfachung des Preisstufen-Systems mit übersichtlichen und westfalenweit abgestimmten Geltungsbereichen. Gleichzeitig ist auch eine deutliche preisliche Absenkung vorgesehen. Zusätzlich kann das Ticket auch mit einem Arbeitgeberzuschuss verbunden werden. Die Gutachter gehen davon aus, dass durch die genannten Verbesserungen eine stärkere Fahrgastnachfrage ausgelöst und daher nach einer Einführungsphase eine kostenneutrale Umstellung des bisherigen JobTickets auf das neue Angebot möglich ist. Die Gremien auf der westfälischen Ebene rechnen bis Dezember 2021 mit einem Beschluss zur Einführung des neuen JobTickets. Der Kreis Warendorf unterstützt diese Entwicklung, weil eine Reihe von Firmen Interesse daran haben, dieses Ticket ihren Beschäftigten anbieten zu können.

Zum 01.01.2022 und befristet bis zum 31.07.2023 wird ein 8 Tage FlexTicket als Teil des Stammsortiments im Teilraum Münsterland – Ruhr-Lippe eingeführt. Eine Verlängerung der Testphase ist möglich und bedarf eines entsprechenden Beschlusses.

Da sich das ÖPNV-Nutzerverhalten vor allem aufgrund der Pandemie deutlich geändert hat, sollen im Zuge der Kundenrückgewinnungsmaßnahmen die Fahrgäste angesprochen werden, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und aktuell kein Abo abschließen wollen. Diese Zielgruppe sind zum einen ehemalige Abo/Zeitkarten-Nutzer mit nur noch 6-12 Nutzungstagen im Monat und zum anderen Gelegenheitsnutzer mit hohen Nutzungsfrequenzen. Diese Gruppe soll durch das neue befristete Ticketangebot langfristiger gebunden werden und eine flexiblere Nutzung in Zeiten vermehrten Arbeitens im Home-Office ermöglichen. Die einheitliche Rabattierung von 37,5 % (8mal fahren und

5mal zahlen) auf den Einzelkaufpreis eines 24 StundenTickets soll einen niedrigschwelligen Wiedereinstieg in die ÖPNV-Nutzung sowie einen Anreiz zur vertragslosen Bindung geben. Der Gutachter hat das Potenzial des Tickets und die wirtschaftlichen Auswirkungen (z. B. Kannibalisierungseffekte) abgeschätzt und empfiehlt insgesamt die Einführung des Tickets als geeignete Reaktion im Sinne der Kundenrückgewinnung. Um die gewünschte Wirkung kurzfristig erzielen zu können, soll die Maßnahme zum nächstmöglichen Zeitpunkt am 01.01.2022 umgesetzt werden.

Merkmale:

- Das 8 Tage FlexTicket besteht aus gebündelt ausgegebenen acht 24 StundenTickets 1 Person.
- Das Ticket wird in allen Preisstufen angeboten, in denen auch das 24 StundenTicket 1 Person angeboten wird. Es wird eine Rabattierung von 37,5 % auf den Einzelkaufpreis eines 24 StundenTicket 1 Person angewandt, um die Kundenansprache (8 x fahren, 5 x zahlen) werblich zu intensivieren.
- Das Ticket ist nicht personalisiert, übertragbar und kann, identisch zum 4erTicket, von mehreren Personen gleichzeitig genutzt werden. Digitale Tickets sind grundsätzlich persönlich bzw. personenbezogen.
- Die Preise können im Rahmen der Tarifmaßnahme zum 01.08.2022 angepasst werden.

## Finanzierung

Nach dem aktuellen Stand der Tarifabstimmungen wird sich die lineare Preiserhöhung der Tarifmaßnahme 2022 im Bereich der kalkulierten Beträge im Wirtschaftsplan der RVM und des Produktes ÖPNV des Haushaltsplanes des Kreises für das folgende Jahr bewegen, sodass voraussichtlich keine Mehraufwendungen erforderlich sind. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Fahrgastzahlen im Jahr 2022 wieder annähernd auf dem Niveau des Jahres 2019 konsolidieren.

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat



## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>231/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Wettbewerbliches Verfahren für die Betriebsaufnahme von Linienbündeln im Jahr 2023 und 2024

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	01.10.2021

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein, siehe Erläuterungen
Produkt	Nr. 120210	Bez. ÖPNV

### Beschlussvorschlag:

1. Dem dargestellten vorläufigen Leistungsangebot sowie den dazu ggf. erforderlichen Anpassungen des Nahverkehrsplans wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem ZVM Bus das wettbewerbliche Verfahren durchzuführen.

### **Erläuterungen:**

Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend ist der Kreis in seiner Funktion als Aufgabenträger nicht nur in der Aufgaben- sondern auch in der Finanzverantwortung für alle ÖPNV-Linien in seinem Gebiet. Diese Aufgaben- und Finanzverantwortung betrifft sowohl die Regionalverkehrslinien wie auch die Stadt- und Ortsverkehre. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend werden die Leistungen der Stadt- und Ortsverkehrslinien vom Kreis (auf Wunsch der Kommunen) bestellt und bezahlt. Zur Refinanzierung der Kosten für den Kreis werden mit den Kommunen entsprechende Erstattungsvereinbarungen abgeschlossen.

Anfang 2023 (WAF 4) bzw. 2024 (WAF 2) laufen im Kreis Warendorf die Konzessionen der zwei Linienbündel

- WAF 2 Ahlen - Warendorf
- WAF 4 Stadtverkehr Beckum

aus.

Für die einzelnen Linien innerhalb der zwei Bündel werden Liniensteckbriefe erarbeitet, die alle wichtigen Inhalte der künftigen Bedienung enthalten. Der beschlossene Bedienungsumfang und die beschlossene Bedienungsqualität der Linien werden Bestandteil des Nahverkehrsplans des Kreises.

Es ist vorgesehen, die Konzessionslaufzeit aus wirtschaftlichen Gründen auf zehn Jahre festzusetzen, also bis zum letzten Tag der Weihnachtsferien 2033/2034.

Grundsätzlich gilt, dass das Angebot weitestgehend beibehalten wird soweit nicht im Rahmen des aktuellen Nahverkehrsplans Änderungen beschlossen wurden oder werden. Auf geänderte Belange des Schulverkehrs muss kurzfristig reagiert werden.

Die Stadt Ahlen erarbeitet zurzeit ein Mobilitätskonzept, in dem der ÖPNV eine bedeutende Rolle spielen wird. Da die Beteiligungsverfahren und politischen Beratungen noch nicht abgeschlossen sind, hatte die Stadt Ahlen darum gebeten, die ursprüngliche neue Konzessionslaufzeit ab 2022 auf zwei Jahre zu befristen, um die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes anschließend in das aktuelle erneut durchzuführende wettbewerbliche Verfahren einfließen lassen zu können.

Sämtliche Mehrleistungen, die aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Ahlen resultieren und nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sind, werden von der Stadt Ahlen finanziert. Hierzu wird eine entsprechende Vereinbarung mit der Stadt abgeschlossen.

### Durchführung des Verfahrens:

Für die Neuvergabe der Konzessionen der Linienbündel WAF 2 und 4 wird der Kreis eine Vorabbekanntmachung zum Vergabeverfahren durchführen. Sollten anschließend keine eigenwirtschaftliche (kommerziellen) Anträge eingehen, wird eine Ausschreibung durchgeführt.

Die Vorgaben der Liniensteckbriefe und Mindestbedienkonzepte können auch dann nicht

unterschritten werden, wenn keine kommerziellen Angebote eingehen. Der Leistungsumfang ist dann der Ausschreibung zugrunde zu legen und entsprechend zu finanzieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Eventuelle Mehrkosten des Bündels WAF 4 ab 2023 werden der Stadt Beckum über den Verkehrsvertrag weiterberechnet. Eventuelle Mehrkosten des Bündels WAF 2 (ohne die von Stadt Ahlen gewünschten Mehrleistungen) werden erst nach Durchführung des Wettbewerbsverfahrens bezifferbar sein und ggf. für den Haushalt 2024 ff veranschlagt werden

Anlagen:

Liniensteckbrief WAF 2

Liniensteckbrief WAF 4

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>233/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung Kreis Warendorf – Stadt Ahlen zur Sicherstellung des ÖPNVs in der Stadt Ahlen

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	01.10.2021
<b>Kreistag</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	29.10.2021

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Produkt	Nr. 120110 010610	Bez. ÖPNV Haushaltssteuerung siehe Erläuterungen

### Beschlussvorschlag:

1. Der Kreis Warendorf schließt mit der Stadt Ahlen die im Entwurf beigefügte Vereinbarung zur Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Gebiet der Stadt Ahlen.
2. Die Vereinbarung kann nach Maßgabe der Bezirksregierung als genehmigender Behörde sowie nach Änderungserfordernissen aufgrund der parallel stattfindenden politischen Beratungen in der Stadt Ahlen und beim Kreis Warendorf, sofern diese zu keiner wesentlichen Änderung führen und von beiden Vertragspartnern einvernehmlich anerkannt werden, angepasst werden.
3. Die Vereinbarung wird im Amtsblatt der Bezirksregierung Münster bekannt gemacht.

## **Erläuterungen:**

Zur Regelung ihrer Zusammenarbeit als Aufgabenträger des ÖPNV haben die Vertragspartner bereits am 29.06.2015 eine erste delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖrV) geschlossen. Mit dieser Vereinbarung wurden bestimmte Aufgaben der Stadt Ahlen für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet sowie ihre Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Kreis übertragen. Die delegierende ÖrV war für bestimmte Aufgaben befristet; für die übrigen Aufgaben soll sie durch die hiesige ÖrV mit Wirkung zum 01.01.2022 abgelöst werden. Die delegierende ÖrV vom 29.06.2015 wird daher durch die hiesige delegierende ÖrV aufgehoben.

Mit dieser ÖrV regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit als Aufgabenträger des ÖPNV. Hierdurch werden Aufgaben der Stadt Ahlen für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet sowie ihre Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Kreis Warendorf delegiert und diesbezügliche Landesmittel für den ÖPNV nach § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG-NRW auf den Kreis übertragen.

Dabei überträgt die Stadt ihre Aufgaben und damit verbundenen Befugnisse gemäß den Bestimmungen der Vereinbarung auf den Kreis, ohne dabei ihren Status als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet zu verlieren.

## **Finanzierung**

Neben einigen Änderungen der Rahmenbedingung im ÖPNV ist ein Grund für die Aufhebung der Vereinbarung aus 2015, dass die anteiligen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG-NRW, die der Kreis für die auf die Stadt Ahlen entfallenden Verkehre erhält, nicht mehr zur Deckung der Kosten der Verkehrsleistungen ausreichen. Die Stadt Ahlen leistet hierfür einen zusätzlichen Aufwendungsersatz, durch den dem Kreis die Mehraufwendungen ausgeglichen werden.

Auch der mögliche Mehraufwand, der durch die mit der Stadt Ahlen abgestimmte Kurzlaufzeit der Neuvergabe der Linien für die Jahre 2022 und 2023 zur Berücksichtigung der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes entstehen kann, war neu zu regeln. Ebenfalls sind die aus dem Mobilitätskonzept resultierenden gewünschten Mehrleistungen, die für die anschließende Konzessionslaufzeit ab 2024 zum Tragen kommen sollen und über die Festlegungen des Nahverkehrsplans hinausgehen, von der Stadt Ahlen zu refinanzieren.

Den Mehraufwendungen bei der RVM für die Stadtverkehre sowie für das Verkehrsunternehmen Breitenbach, die das Linienbündel WAF 2 bedient, stehen durch die Vereinbarung entsprechende Mehrerträge durch die Stadt Ahlen gegenüber.

Anlagen:  
ÖrV Ahlen

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

## **Delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung**

gemäß § 23 Abs. 1 erste Alternative und Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 01. Oktober 1979 (GV. NRW. S. 621), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14. April 2020 (GV. NRW. S. 218b)

Zwischen

der Stadt Ahlen

- im Folgenden: die Stadt -

und

dem Kreis Warendorf

- im Folgenden: der Kreis -

über die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Gebiet der

Stadt Ahlen

- gemeinsam bezeichnet als: die Vertragspartner -

### **Präambel**

Der Kreis Warendorf ist gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW als Aufgabenträger zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV). Er ist gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW in seinem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Aufgrund der Errichtung und des Betreibens eines eigenen Verkehrsunternehmens ist die Stadt Ahlen gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG NRW selbst Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV auf ihrem Gebiet und gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Zur Regelung ihrer Zusammenarbeit als Aufgabenträger des ÖPNV haben die Vertragspartner am 29.06.2015 eine delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen. Mit dieser Vereinbarung wurden bestimmte Aufgaben der Stadt Ahlen für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet sowie ihre Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Kreis übertragen. Die delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung war für bestimmte Aufgaben befristet; für die übrigen Aufgaben soll sie durch die hiesige öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit Wirkung zum 01.01.2022 abgelöst werden. Die delegierende öffentlich-rechtliche



Vereinbarung vom 29.06.2015 wird daher durch die hiesige delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung aufgehoben.

Mit dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit als Aufgabenträger des ÖPNV. Hierdurch werden Aufgaben der Stadt Ahlen für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet sowie ihre Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Kreis Warendorf delegiert und diesbezügliche Landesmittel für den ÖPNV auf den Kreis übertragen. Des Weiteren regeln die Vertragspartner mit dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung die Finanzierung des Verkehrsangebots auf dem Stadtgebiet.

## **§ 1 Gegenstand der Zusammenarbeit und Umfang der Delegation**

- (1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Vertragspartner die Delegation von Aufgaben der Stadt als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sowie der damit zusammenhängenden Befugnisse als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Kreis in Bezug auf die folgenden Verkehre:
  - a) Hinsichtlich des Stadtverkehrs Ahlen umfasst die Aufgabendelegation alle Linien des Stadtverkehrs Ahlen. Die im Einzelnen betroffenen Linien ergeben sich aus der **Anlage** dieser Vereinbarung.
  - b) Hinsichtlich des Regionalverkehrs umfasst die Aufgabendelegation die im Stadtgebiet Ahlen verlaufenden Linienabschnitte. Die im Einzelnen betroffenen Linien ergeben sich aus der **Anlage** dieser Vereinbarung. Der Kreis Warendorf ist diesbezüglich berechtigt, die Zuständigkeiten auf benachbarte Aufgabenträger weiter zu übertragen oder sonstige Vereinbarungen über die interkommunale Zusammenarbeit zu treffen.
  - c) Soweit die vorstehend (lit. a und b) genannten Verkehre z. B. im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hinsichtlich des Linienverlaufs, der Betriebsweise oder anderer Einzelheiten ihrer Gestaltung überplant, verändert oder durch neue Linien ersetzt oder ergänzt werden, umfasst die Aufgabendelegation auch diese geänderten bzw. neuen Verkehre.
- (2) In Bezug auf die in Abs. 1 genannten Verkehre überträgt die Stadt ihre Aufgaben und damit verbundenen Befugnissen gemäß nachfolgender Bestimmungen auf den Kreis, ohne dabei ihren Status als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet zu verlieren:
  - a) Bezüglich der in Abs. 1 genannten Stadtverkehre (lit. a), der Linienabschnitte des Regionalverkehrs (lit. b) einschließlich etwaig überplanter,

veränderter oder durch neue Linien ersetzt oder ergänzter Linien (lit. c) wird die Befugnis zur Erteilung und zum Vollzug öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW i. V. m. Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einschließlich der Durchführung von Vergabeverfahren gleich welcher Art (vgl. Art. 5 Verordnung [EG] Nr. 1370/2007) sowie der Durchführung behördlicher Verfahren und ggf. in Bezug hierauf durchzuführender Nachprüfungs-, Gerichts- oder Widerspruchsverfahren auf unbestimmte Zeit übertragen.

- b) Die Befugnisse zur Weiterleitung und Verwendung von Mitteln aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird delegiert, soweit dem Kreis nach § 3 dieser Vereinbarung die Aufgaben und Mittel übertragen werden.
  - c) Die Befugnis zur Weiterleitung, ordnungsgemäßen Verwaltung und Verwendung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a Abs. 2 und Abs. 3 ÖPNVG NRW wird delegiert, soweit dem Kreis nach § 4 dieser Vereinbarung die Aufgaben und Mittel übertragen werden.
  - d) Im Rahmen der nach lit. a) und lit. b) übertragenen behördlichen Befugnisse ist der Kreis auch zur Gewährung von Ausschließkeitsrechten i. S. d. Art. 2 lit. f) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 befugt, jedoch nur im Einvernehmen mit der Stadt.
- (3) Der Kreis übernimmt insoweit die Aufgaben und Befugnisse in seine eigene Zuständigkeit gemäß § 23 Abs. 1 erste Alternative, Abs. 2 Satz 1 GkG. Er nimmt die von Abs. 2 umfassten Maßnahmen in eigener Verantwortung vor, schließt Verträge und führt Verfahren eigenverantwortlich und in eigenem Namen.
  - (4) Der Stadt obliegt die Einholung der Genehmigung nach § 24 Abs. 2 GkG auf ihre Kosten. Ferner bereitet sie die Hinweise nach § 24 Abs. 3 Satz 2 GkG vor.
  - (5) Im Fall eines Betreiberwechsels auf den in Abs. 1 genannten Verkehrten informiert der Kreis die Stadt unverzüglich.
  - (6) Die Stadt unterstützt den Kreis bei der Durchführung der nach Abs. 2 übertragenen Aufgaben z. B. durch Zulieferung von Daten und sonstigen Informationen, die bei ihr zu den betreffenden Verkehrten vorliegen.
  - (7) Soweit nach dieser Vereinbarung eine Abstimmung zwischen der Stadt und dem Kreis herbeizuführen ist, bedient sich
    - a) der Kreis des Zweckverbandes Mobilität Münsterland (ZVM) – Fachbereich Bus (ZVM Bus) als Regie-Einheit; der ZVM Bus ist durch den

Kreis zur Wahrnehmung der Rechte des Kreises nach dieser Vereinbarung bevollmächtigt, wobei der Kreis die Mittelweiterleitung weiter selbst durchführt;

- b) die Stadt der städtischen Verkehrsgesellschaft; die städtische Verkehrsgesellschaft ist durch die Stadt zur Wahrnehmung der Rechte der Stadt nach dieser Vereinbarung bevollmächtigt.

## **§ 2 Verkehrsangebot und Finanzierung**

- (1) Der Kreis stellt das Verkehrsangebot auf der Basis des jeweils geltenden Nahverkehrsplans sicher. Verkehrsbelange innerhalb des Stadtgebiets sind hierbei angemessen zu berücksichtigen.
- (2) Die Finanzierung des Verkehrsangebots auf dem Stadtgebiet stellt der Kreis vorrangig durch entsprechende Verwendung der Pauschalmittel nach § 11a ÖPNVG NRW und § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sicher, die er hierfür von der Stadt als Aufwendungsersatz erhält (§ 3 und § 4 dieser Vereinbarung). Reichen die Pauschalmittel gemäß Satz 1 zur Finanzierung des Verkehrsangebots der Stadtverkehre gemäß § 1 Abs. 1 lit. a) und der Abschnitte des Regionalverkehrs, die auf dem Stadtgebiet verlaufen, gemäß § 1 Abs. 2 lit. b) nicht aus, leistet die Stadt einen zusätzlichen Aufwendungsersatz an den Kreis. Die Höhe dieses zusätzlichen Aufwendungsersatzes entspricht dem tatsächlichen Aufwand, der beim Kreis für die Finanzierung des Verkehrsangebots gemäß der Aufgabendelegation nach dieser Vereinbarung anfällt. Der Kreis weist der Stadt seinen tatsächlichen Aufwand durch Vorlage geeigneter Nachweise nach; die Einzelheiten hierzu werden zwischen den Vertragspartnern abgestimmt.
- (3) Sollten aufgrund der Berücksichtigung der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes der Stadt Ahlen ab 2024 durch die vorgeschaltete verkürzte Laufzeit des Linienbündels auf zwei Jahre (2022/2023) Mehrkosten entstehen, leistet die Stadt dem Kreis hierfür einen weiteren Aufwendungsersatz. Über die konkrete Höhe des Aufwendungsersatzes stimmen sich die Vertragspartner in diesem Fall gesondert ab.
- (4) Sollten ab 2024 für die Dauer der Laufzeit der den vertragsgegenständlichen Verkehren zu diesem Zeitpunkt zu Grunde liegenden Liniengenehmigungen Mehrleistungen aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Ahlen zum Tragen kommen, die über die Festlegungen des Nahverkehrsplans hinausgehen, sind diese von der Stadt Ahlen zu refinanzieren. Über die konkrete Finanzierung stimmen sich die Vertragspartner in diesem Fall gesondert ab.

### **§ 3 ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und Finanzierungsbeteiligung im Regional- und Stadtverkehr**

- (1) Im Innenverhältnis beteiligt sich die Stadt Ahlen an der Finanzierung der vom Kreis bestellten und vom Kreis abzugeltenden Regionalverkehre, soweit sie im Stadtgebiet verlaufen. Entsprechend der Delegation der Bestellbefugnis für die im Stadtgebiet liegenden Linienabschnitte der Regionalverkehre (vgl. § 1 Abs. 2 lit. a) gewährt die Stadt dem Kreis einen Aufwendungsersatz. Dieser entspricht dem Anteil aus der ÖPNV-Pauschale der Stadt nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, der auf die im Stadtgebiet liegenden Linienabschnitte des Regionalverkehrs entfällt.
- (2) Für die Delegation der Weiterleitung und Verwendung der Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (§ 1 Abs. 2 lit. b) dieser Vereinbarung) überträgt die Stadt dem Kreis als Aufwendungsersatz den Anteil aus der ÖPNV-Pauschale der Stadt nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, der auf den Stadtverkehr Ahlen entfällt.
- (3) Die auf die Stadt entfallenden Mittel werden zur Erfüllung der Aufwendungsersatzansprüche des Kreises nach den Absätzen 1 und 2 entsprechend der Abstimmung zwischen den Vertragspartnern vom Land direkt dem Kreis zugewiesen und an diesen ausgezahlt. Der Kreis leitet 80 % der Mittel, die er hiernach von der Stadt erhält, und dabei mindestens 30 % der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge gemäß § 11 Abs. 2 Satz 5 Halbsatz 1 ÖPNVG NRW an Verkehrsunternehmen weiter. Von den dem Kreis zufließenden Mittel stehen diesem ein Anteil von 20 % für die Wahrnehmung seiner Aufgaben zur Verfügung. Der Kreis ist für die gesetzeskonforme Weiterleitung und -verwendung der Mittel verantwortlich und übernimmt sämtliche Verpflichtungen gemäß § 11 Abs. 2 Satz 5, Abs. 3 bis 5 ÖPNVG NRW und den diesbezüglichen Finanzierungsbescheiden des Landes. Er stellt die Stadt von allen diesbezüglichen Lasten frei. Die Maßnahmen des Kreises zur Weiterleitung oder Verwendung der Mittel sehen keine Zahlungsansprüche gegen die Stadt vor.

### **§ 4 Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW**

- (1) Gemäß § 1 Abs. 2 lit. c) obliegen dem Kreis die Weiterleitung, ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung von Mitteln aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a Abs. 2 und 3 ÖPNVG NRW für sämtliche in § 1 Abs. 1 genannten Verkehre.

- (2) Entsprechend der Delegation der Aufgaben und Befugnisse gemäß § 11a ÖPNVG NRW überträgt die Stadt dem Kreis ihren Anteil an den Landesmitteln nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW für alle in § 1 Abs. 1 dieser Vereinbarung genannten Verkehre. Diese auf die Stadt entfallenden Mittel werden entsprechend der Abstimmung zwischen den Vertragspartnern vom Land direkt dem Kreis zugewiesen und an diesen ausgezahlt.
- (3) Mit der Übertragung der Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale von der Stadt auf den Kreis ist zugleich eine angemessene Entschädigung für die mit dieser Aufgabe verbundenen Kosten bewirkt, vgl. § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW. Der Kreis leitet die Mittel im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen an die Verkehrsunternehmen weiter. Hinsichtlich der Berechnung und Aufteilung der Ausbildungsverkehr-Pauschale bedient sich der Kreis der Regieeinheit ZVM Bus. Von den dem Kreis nach § 11a ÖPNVG NRW zufließenden Mittel sind gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW mindestens 87,5% an alle anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.
- (4) Der Kreis erbringt den Nachweis nach § 11 a Abs. 5 ÖPNVG NRW für die vom Land der Stadt zugewiesenen Mittel und übermittelt dieser bei Bedarf alle für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach dem ÖPNVG NRW erforderlichen Informationen (vgl. auch § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW).

## **§ 5 Verfahrenskosten und Haftung für Schadensersatz- und Kostenerstattungsansprüche**

- (1) Die Kosten von Verfahren und Maßnahmen i. S. d. § 1 Abs. 2 dieser Vereinbarung (Eigenkosten sowie ggf. Kosten externer Berater) einschließlich der Kosten etwaiger Rechtsschutzverfahren trägt der Kreis alleine. Eine weitergehende Entschädigung für eigene Verwaltungskosten des Kreises erfolgt wegen in dieser Vereinbarung bereits geregelter Entschädigungen nicht.
- (2) Der Kreis übernimmt mit den übertragenen Aufgaben nach § 1 Abs. 2 dieser Vereinbarung alle bei deren Wahrnehmung ggf. eintretenden Schadensersatz- oder Kostenerstattungspflichten gegenüber Dritten und stellt die Stadt insoweit von jeder Haftung frei. Dies gilt auch für mögliche Kosten etwaiger Nachprüfungsverfahren bzw. sonstiger Rechtsschutzverfahren in allen Instanzen und ebenso für Ansprüche Dritter.
- (3) Für Maßnahmen der Stadt bzw. ihrer städtischen Verkehrsgesellschaft in Bezug auf den Stadtverkehr Ahlen trägt die Stadt gegenüber dem Kreis alle ggf. eintretenden Schadensersatz- oder Kostenerstattungspflichten gegenüber Dritten und stellt den Kreis insoweit von jeder Haftung frei. Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend.

## **§ 6 Inkrafttreten und Laufzeit**

- (1) Die vorliegende Vereinbarung bedarf gem. § 24 Abs. 2 GkG der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde und tritt am 01.01.2022 in Kraft.
- (2) Mit der vorliegenden Vereinbarung wird die delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung vom 29.06.2015 aufgehoben. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung vom 29.06.2015 tritt mit Ablauf des 31.12.2021 außer Kraft.
- (3) Die Vereinbarung gilt unbefristet.
- (4) Die Vereinbarung kann durch jeden Vertragspartner bis zum 30.06. eines Jahres mit Wirkung zum Jahresende gekündigt werden. Die Kündigung hat schriftlich zu erfolgen.
- (5) Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt hiervon unberührt.
- (6) Die Aufhebung der Vereinbarung infolge einer Kündigung bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.
- (7) Die Aufhebung der Vereinbarung ist entsprechend § 24 Abs. 3 Sätze 1 und 2 GkG zu veröffentlichen.
- (8) Die Vereinbarung bleibt über das Ende der Laufzeit der Verkehrsverträge hinaus Grundlage für evtl. noch bestehende gegenseitige Zahlungsverpflichtungen.

## **§ 7 Schlussbestimmungen**

- (1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Die Änderung dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedarf außerdem der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der dieser Vereinbarung zu Grunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag eines Vertragspartners über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln.
- (3) § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG NRW in ihrer zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Vereinbarung geltenden Fassung bilden die Geschäftsgrundlage der vorliegenden Vereinbarung. Werden diese beiden Vorschriften grundlegend geändert bzw. ersatzlos aufgehoben, ist der Stadt Ahlen ein Festhalten an der Vereinbarung nicht mehr zumutbar; die Vereinbarung wird in diesem Fall ebenfalls aufgehoben. Die Stadt Ahlen zeigt den Wegfall der Geschäfts-

grundlage gegenüber dem Kreis an und wirkt auf die Aufhebung der Vereinbarung und deren Veröffentlichung hin. Alternativ können sich die Vertragspartner im Falle der grundlegenden Änderung oder Aufhebung von § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG NRW auf eine Anpassung dieser Vereinbarung einigen.

- (4) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

## **§ 8 Anlagen**

Folgende Anlage ist als Bestandteil dieser Vereinbarung der Vereinbarung beigelegt:

Liste der Linien des Stadtverkehrs im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. a) sowie der Linien des Regionalverkehrs im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. b)

Für die Stadt Ahlen

Ahlen, den XX.XX.XXXX

Für den Kreis Warendorf

Warendorf, den XX.XX.XXXX

.....

Dr. Alexander Berger

Bürgermeister

.....

Dr. Olaf Gericke

Landrat

## **Anlage**

Zur delegierenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung  
zwischen der Stadt Ahlen und dem Kreis Warendorf über die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs auf  
dem Gebiet der Stadt Ahlen

Zum Stadtverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. a) gehören die Linien:

- 443
- 446
- 448
- 449
- 455
- 456
- 458
- 459
- AST Ahlen
- C1
- C2
- C3
- C4
- C5
- C6
- T7
- C9 (zusätzlich ab 2024)

Zum Regionalverkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 lit. b) gehören die auf dem Stadtgebiet Ahlen verlaufenden Linienabschnitte der Linien:

- 333
- 353
- N1
- AST-Enniger
- R33



- R37
- R38
- R51
- R54
- R55
- S30
- S35

## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>227/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Bewerbung als LEADER-Region für die Förderperiode 2023-2027

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	01.10.2021
<b>Kreistag</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	29.10.2021

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein, siehe Anmerkungen zur Finanzierung in den Erläuterungen
Produkt	Nr. 090110	Bez. Räumliche Planung und Entwicklung

### Beschlussvorschlag:

1. Der Kreis Warendorf stimmt einer Bewerbung mit den angehörigen Kommunen der 8Plus-Region als LEADER-Region und ggf. weiterer Kommunen für die kommende Förderperiode 2023-2027 zu.
2. Der Kreis Warendorf trägt die Regionale Entwicklungsstrategie mit und unterstützt und gestaltet aktiv die prozessorientierte Umsetzung.
3. Die anteiligen Kosten für die Bewerbung in Höhe von rd. 2.000 € werden in 2021/2022 bereitgestellt. Die Mittel werden zur Abrechnung der Begleitung des Bewerbungsprozesses, für die Fortschreibung der Regionalen

Entwicklungsstrategie, für die Öffentlichkeitsarbeit usw. dem Verein 8Plus-VITAL.NRW im Kreis Warendorf e. V. zur Verfügung gestellt.

4. Im Falle einer erfolgreichen LEADER-Bewerbung beteiligt sich der Kreis Warendorf anteilig an den anfallenden Kosten für das Regionalmanagement (Personal, Öffentlichkeitsarbeit, etc.) und für Projekte.

## **Erläuterungen:**

LEADER (frz. für *Liaison entre actions de développement de l'économie rurale* = Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) ist ein EU-kofinanziertes Strukturförderprogramm, mit dem modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden. Ziel ist es, die ländlichen Gemeinden gemeinsam mit den Bürgern vor Ort als Wirtschafts-, Lebens- und Erholungsraum zu stärken. Das Förderprogramm besteht seit 1991 und wird aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) finanziert.

2014 haben sich acht Kommunen und der Kreis gemeinsam als LEADER-Region beworben. Auf Grund der hohen Teilnehmerzahl konnten bei der Benennung als LEADER-Region nicht alle Bewerber berücksichtigt werden. 10 Regionen in NRW, die nicht LEADER-Region wurden, wurde das „kleine Schwester-Förderprogramm“ VITAL.NRW angeboten.

## **Aktueller Stand**

Die Kommunen Beelen, Drensteinfurt, Ennigerloh, Oelde, Ostbevern, Sassenberg, Sendenhorst und Warendorf (Ortsteile) – mit insgesamt rd. 122.000 Einwohnern – wurden im Jahr 2017 vom Land Nordrhein-Westfalen für die Förderperiode 2017-2023 als VITAL.NRW-Region anerkannt. Der Vorstand der 8Plus-Region besteht aus den acht Bürgermeistern der oben genannten Kommunen, Vertretern des Kreises sowie verschiedenen Wirtschafts- und Sozialpartnern (LVHS Freckenhorst, Wirtschaftsförderung Kreis Warendorf, DEHOGA, Münsterland e. V., WLV, etc.) und steuert alle Prozesse des Vereins.

Die Region setzt auf Basis einer „Regionalen Entwicklungsstrategie“ (RES) die vielfältigen Projekte von Kommunen, Vereinen und anderen regionalen Akteuren eigenverantwortlich und weitgehend autonom um.

Die RES gibt einen Einblick in die Entwicklungsnotwendigkeiten der Region, arbeitet Schwerpunktthemen in der Region heraus, benennt entsprechende Entwicklungsziele und wendet diese auf die fünf definierten Handlungsfelder (Soziales, Ökonomie, Ökologie, Bildung und Tourismus) an.

In der Förderphase von 2017-2023 stehen rd. 1,9 Mio. € für Maßnahmen zur Verfügung. Der Großteil davon ist bereits in 26 VITAL-Projekte in den Kommunen investiert worden. Darüber hinaus wurden in der Region seit 2019 mit dem neuen Programm „Förderung von Kleinprojekten“ bereits 45 zusätzliche kleinere Maßnahmen gefördert.

Seit Juni 2017 begleitet Frau Jana Uphoff-Overhues als Regionalmanagerin mit einer Vollzeitstelle alle Prozesse rund um den Verein, den Vorstand sowie die Projekte.

Seit Beginn der Förderphase im Frühjahr 2017 konnte die Region sich stetig weiter entwickeln, vernetzen und nachbarschaftlich mit den acht beteiligten Kommunen sowie dem Kreis Warendorf die Regionale Entwicklungsstrategie mit einer breiten Einbindung verschiedener Akteure umsetzen.

## **LEADER-Bewerbung**

Diesen erfolgreichen Prozess möchte die Region „8Plus-VITAL.NRW im Kreis Warendorf e. V.“ fortsetzen und sich für die kommende Förderperiode 2023-2027 erneut als LEADER-Region bewerben.

Für die Bewerbung ist eine Fortschreibung der Regionalen Entwicklungsstrategie notwendig. Die Gebietskulisse der Region wird voraussichtlich um ein bis zwei Kommunen erweitert. Entsprechende Gespräche werden derzeit geführt.

Mit einem möglichen Zuschlag als LEADER-Region ab 2023 stehen der Region voraussichtlich rd. 3,2 Mio. € Fördermittel zur Verfügung, die in Projekte investiert werden können.

Weitere Informationen zu der VITAL-Region „8Plus-VITAL.NRW im Kreis Warendorf e.V.“ sowie zu den geförderten Projekten finden sie auf der Homepage: [www.8plus-vital.nrw](http://www.8plus-vital.nrw)

## **Finanzierung**

Die Bewerbungskosten in 2021/2022 (siehe Beschlusspunkt 3) werden aus dem Budget des Amtes 61 erwirtschaftet. Das Wettbewerbsverfahren findet in 2022 statt.

Bei einer erfolgreichen Teilnahme am LEADER-Wettbewerb werden die dann notwendigen Mittel ab dem Haushaltsjahr 2023 veranschlagt (siehe Beschlusspunkt 4). Die Kosten für das Regionalmanagement mit 1,5 Vollzeitstellen (Vorgabe aus der Förderrichtlinie) in Höhe von voraussichtlich ca. 10.000 € pro Jahr werden nach Klärung der Anzahl der Teilnehmerkommunen im Jahr 2022 abschließend ermittelt und für die Förderperiode 2023-2027 zur Verfügung gestellt. Für die VITAL-Region sind derzeit 5.600 € pro Jahr bei 1,0 Vollzeitstellen veranschlagt.

Für die Beteiligung an Projekten werden zur Finanzierung des Eigenanteils ab 2023 weitere 10.000 € pro Jahr bis 2027 veranschlagt. Dieser Betrag entspricht auch den derzeitigen Projekt-Kofinanzierungsmitteln im Rahmen von VITAL.NRW.

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

## Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>232/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Antrag "Die Fraktion" zur ÖPNV-Anbindung Haus Nottbeck

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021

### Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis

**Erläuterungen:**

Siehe anliegende Anfrage der Kreistagsfraktion „Die Fraktion“ zur ÖPNV-Anbindung Haus Nottbeck.

Die Verwaltung wird dazu in der Sitzung berichten.

**Anlagen:**

Antrag „Die Fraktion“ ÖPNV Nottbeck



1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

Die Fraktion Die Linke Die Partei

Kreis Warendorf

Büro des Landrats



Der Vorsitzende

Sehr geehrter Herr Landrat,

Endlich scheint für den Kulturbetrieb Licht am Ende des fürchterlich langen Corona-Tunnels sichtbar zu werden. Hier muss unser Kreis unterstützend eingreifen:

Die Fraktion Die LINKE/Die PARTEI beantragt daher mindestens von 09:00 Uhr bis 23:00 Uhr die Erreichbarkeit des Hauses Nottbeck mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen.

Begründung: Das Haus Nottbeck sollte als öffentlich finanzierte Einrichtung des Kreises tatsächlich für alle BürgerInnen erreichbar sein. Kulturelle Teilhabe darf nicht an einen Führerschein und dem Verfügen über einen PKW gebunden sein. Eine verbesserte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt in der Folge mit hoher Wahrscheinlichkeit zu höheren Besucherzahlen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Schulte

## Anfrage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Umweltschutz und Straßenbau</b>	Nr. <b>247/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Anfrage der Kreistagsfraktion "Die Fraktion" zum Thema Trinkwasserversorgung

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KBD André Hackelbusch	24.09.2021

### Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis

**Erläuterungen:**

Siehe anliegende Anfrage der Kreistagsfraktion „Die Fraktion“ zum Thema Trinkwasserversorgung.

Die Verwaltung und Herr Becker, Wasserversorgung Beckum, werden dazu in der Sitzung berichten.

Anlagen:

Anfrage\_Trinkwasser\_Umweltausschuss (003)

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

Die Fraktion Die Linke Die Partei

Kreis Warendorf

Herr Landrat Dr. Olaf Gericke



02.09.2021

## **Anfrage gemäß § 11 Abs. 1 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Warendorf**

Sehr geehrter Herr Landrat,

wir bitten um einen aktuellen schriftlichen und mündlichen Zustandsbericht zur Wasserversorgung im Kreis Warendorf in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung am 24.09.2021.

Um die Versorgung der Haushalte im Kreis mit Trinkwasser für die nächsten Jahrzehnte sicherzustellen und auch den gewerblichen und den zu erwartenden Mehrbedarf der Land- und Forstwirtschaft zu decken, bitten wir um Mitteilung, welche aktuellen Feststellungen es hierzu für den Kreis Warendorf gibt und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen oder bereits ergriffen wurden. Desweiteren interessiert uns eine differenzierte Prognose für die einzelnen Stadtgebiete sowie im Katastrophenfall.

Nach einer Umfrage des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) unter bundesweit 180 Wasserversorgern sank bei mehr als der Hälfte der Grundwasserpegel über die vergangenen Jahre deutlich ab.

Wir sehen in der Sicherstellung der Versorgung mit Trinkwasser eine wesentliche Herausforderung, auch im Sinne unserer Verpflichtung gegenüber kommender Generationen.

Gemäß Trinkwasserbericht des Kreises Warendorf aus dem Jahre 2010 versorgen sich außerdem rund 23.500 BürgerInnen über eigene Hausbrunnen mit Trinkwasser. Dies entsprach gemäß Homepage des Kreises einer Quote von rund 9-10%. Wir

bitten um Auskunft, ob hierzu zwischenzeitlich aktuellere Zahlen vorliegen und ob auch diese Trinkwasserversorgung in den nächsten Jahrzehnten sichergestellt bleiben wird oder ob davon auszugehen ist, dass diese Haushalte ganz- oder teilweise an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Schulte, Fraktionsvorsitzender

Dana Ströse, Sachkundige Bürgerin

## Anfrage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>248/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Anfrage der Kreistagsfraktion "Die Fraktion" zur Situation der Waschbären im Kreis Warendorf

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021

### Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis



**Erläuterungen:**

Siehe anliegende Anfrage der Kreistagsfraktion „Die Fraktion“ zur Situation der Waschbären im Kreis Warendorf.

Die Verwaltung wird dazu in der Sitzung berichten.

Anlagen:

Anfrage\_Waschbär\_Umweltausschuss (002)

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat

Die Fraktion Die Linke Die Partei

Kreis Warendorf

Herr Landrat Dr. Olaf Gericke



08.09.2021

## **Anfrage gemäß § 11 Abs. 1 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Warendorf**

Sehr geehrter Herr Landrat,

wir bitten um mündliche und schriftliche Beantwortung nachstehender Fragen in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung am 24.09.2021 zur derzeitigen Situation der Waschbären im Kreis Warendorf (Zahlen, Entwicklung, Ausbreitung), auch im Vergleich zu anderen Kreisen.

Welche Konsequenzen ergeben sich konkret aus der Aufnahme in die Invasive-Arten-Liste?

Welche Konzepte zur Populationskontrolle werden derzeit im Kreis Warendorf verfolgt?

Liegen Zahlen für den Kreis Warendorf vor, welchen Stellenwert der Waschbär als Prädator einnimmt, insbesondere für streng geschützte Arten?

Sind zugelassene Dauerstellen zur Haltung von Waschbären aus menschlicher Aufzucht im Kreis Warendorf vorhanden und wenn ja in ausreichender Menge?

Kann zweifelsfrei festgestellt und belegt werden, dass hier die Jagd als alleinige Methode zur Populationskontrolle geeigneter ist als beispielsweise Kastration mit anschließend kontinuierlicher Revierbesetzung?

Zur Begründung:

Seit Einbringen des Waschbären in die freie Wildbahn in Deutschland hat sich die Population bundesweit stark vermehrt und ausgebreitet. Die Kontakte zwischen

Mensch und Waschbär nehmen dadurch stetig zu. Der Waschbär wird nicht wieder verschwinden. Neben dem Schutz des bestehenden Ökosystems muss aus unserer Sicht auch für den Waschbären selbst aus Tierschutzgesichtspunkten eine Lösung zur Populationskontrolle gefunden werden.

**Quellen:**

[https://www.kjs-warendorf.de/media/1535388602\\_invasive\\_arten\\_im\\_kreis\\_warendorf\\_2018.pdf](https://www.kjs-warendorf.de/media/1535388602_invasive_arten_im_kreis_warendorf_2018.pdf)

[https://www.hr-overath.de/media/1564431208\\_waf\\_auswertung\\_invasive\\_arten\\_2019.pdf](https://www.hr-overath.de/media/1564431208_waf_auswertung_invasive_arten_2019.pdf)

[https://www.ljv-nrw.de/media/1601217697\\_waf\\_auswertung\\_invasive\\_arten\\_2020.pdf](https://www.ljv-nrw.de/media/1601217697_waf_auswertung_invasive_arten_2020.pdf)

<https://www.die-glocke.de/lokalmeldungen/kreiswarendorf/beelen/Waschbaeren-in-Beelen-auf-dem-Vormarsch-f9e466c9-d8b7-471f-b21b-e8bfda4ffe06-ds>

<https://www.natuerlich-jagd.de/news/kjs-warendorf-beschafft-120-lebendfangsysteme.html>

[https://www.rwj-online.de/rwj/archiv/djv-nachrichten/waschbaren-fangen-und-kastrieren-%E2%80%A6\\_6\\_2499.html](https://www.rwj-online.de/rwj/archiv/djv-nachrichten/waschbaren-fangen-und-kastrieren-%E2%80%A6_6_2499.html)

<https://www.tierschutzbund.de/information/hintergrund/artenschutz/invasive-arten/>

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Schulte, Vorsitzender

Dana Ströse, Sachkundige Bürgerin

## Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>095/2021</b>
--	------------------------

### Betreff:

Kommunale Nachhaltigkeitsstrategie

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	24.09.2021
<b>Finanzausschuss</b> Berichterstattung: Kreisdirektor Dr. Stefan Funke	24.09.2021
<b>Kreisausschuss</b> Berichterstattung: Ltd. KRD Dr. Herbert Bleicher	01.10.2021

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja:</b>		
<b>Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, nicht explizit veranschlagt, kann aber aus dem Produkt 090110 erwirtschaftet werden.	<input type="checkbox"/> nein
Produkt	Nr. 090110	Bez. Räumliche Planung und Entwicklung

### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, einen Nachhaltigkeitsbericht auf Grundlage des Berichtsrahmens nachhaltige Kommune (BNK) zu erstellen.

## **Erläuterungen:**

Die SPD-Kreistagsfraktion hat Anfang des Jahres die Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts als Grundlage für eine Nachhaltigkeitsstrategie und einen kommunalen Nachhaltigkeitshaushalt beantragt. Die Verwaltung hat sich, vor der Behandlung dieses Antrags in den zuständigen Fachausschüssen, mit dem Thema befasst und schlägt folgendes Vorgehen vor:

Beim Nachhaltigkeitsgipfel 2019 hat der Generalsekretär der Vereinten Nationen eine weltweite Dekade des Handelns ausgerufen. Der Grund hierfür war die Gefahr, dass die Welt die Ziele der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verfehlt. Deshalb hat die Bundesregierung die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie nochmals weiterentwickelt, um die Bemühungen hinsichtlich der Nachhaltigkeit noch stärker voranzutreiben.

Damit wird auch für die alltäglichen Entscheidungen in Kommunen eine nachhaltige Entwicklung immer wichtiger. Das weite Spektrum der kommunalen Aufgabenerfüllung erstreckt sich über zahlreiche Handlungsfelder, die wichtige Bereiche wie Energie, Kreislaufwirtschaft, Wohnen, Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Finanzen umfassen. Der Kreis Warendorf hat mit dem Kreisentwicklungsprogramm WAF2030plus bereits eine gute Grundlage geschaffen, da hiermit schon Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt wurden.

Um die Nachhaltigkeitsfortschritte des Kreises in diesen Handlungsfeldern einheitlich, transparent und vergleichbar darstellen zu können, bietet sich der Berichtsrahmen nachhaltige Kommune (BNK) auf Basis des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) an. Er hat sich als Hilfestellung und Grundmuster etabliert.

Der Berichtsrahmen setzt sich aus neun Steuerungskriterien, neun kommunalen Handlungsfeldern und einem ergänzenden Indikatorenset zusammen. Die Kriterien und Handlungsfelder enthalten jeweils mehrere Aspekte, die klar beschreiben, welche Informationen offengelegt werden sollen. Da der momentane Stand der Informationssammlung zu Nachhaltigkeitsthemen in den Kommunen sehr unterschiedlich ist, wurde zusätzlich zur Standardversion auch eine Kompaktversion des Berichtsrahmens entworfen, die weniger Aspekte enthält.

Die Kriterien und Handlungsfelder des Berichtsrahmens orientieren sich an der Realität kommunaler Verwaltungsstrukturen, um so die Informationssammlung innerhalb der Kommune möglichst einfach zu gestalten. So können gezielt Teile des Berichts zur Information der entsprechenden Ausschüsse und Gremien genutzt werden, um die weitere Transformation des Kreises zur Nachhaltigkeit zu unterstützen.

Durch die klare und einheitliche Struktur des BNK ist zudem eine ausreichende Flexibilität vorhanden, um kreiseigene Schwerpunkte kommunalen Handelns zu setzen und Leuchtturmprojekte hervorzuheben.

Die Kreisverwaltung wird gemeinsam mit dem Institut für Nachhaltigkeitsbildung einen entsprechenden Nachhaltigkeitsbericht erstellen. Das Institut für Nachhaltigkeitsbildung mit Sitz in Münster hat vielfältige Erfahrungen mit der Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten und Strategien für Kommunen, kommunale Betriebe und Wirtschaftsunternehmen sammeln können.

Der Geschäftsführer des Institutes, Herr Dr. Martin Hellwig, wird in der Sitzung eine mögliche Vorgehensweise vorstellen. Im Kern kann diese wie folgt skizziert werden:

- Es erfolgt eine Bestandsaufnahme auf der Basis vorhandener Konzepte, Strategien, Pläne und Berichte.
- Im Zuge der Berichtserstellung erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der beteiligten Ämter eine einführende Schulung.
- Der Nachhaltigkeitsbericht kann die vielfältigen nachhaltigkeitsbezogenen Ansätze des Kreises bündeln und sichtbar machen sowie einen Beitrag zur Entwicklung (bzw. Weiterentwicklung) der Nachhaltigkeitsstrategie leisten.
- In dem Prozess werden Impulse für die Etablierung eines Nachhaltigkeitshaushalts sowie einer Nachhaltigkeitseinschätzung für Beschlussvorlagen gegeben.

Das Honorar hierfür beträgt rd. 4.500 €.

Antrag SPD-Fraktion Nachhaltigkeitsstrategie

1. \_\_\_\_\_  
Amtsleitung
2. \_\_\_\_\_  
Dezernent
3. \_\_\_\_\_  
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen  
Auswirkungen)
4. \_\_\_\_\_  
Landrat



**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**  
*Kreistagsfraktion Warendorf*

SPD Kreistagsfraktion Warendorf | Roonstr. 1 | 59229 Ahlen

Kreis Warendorf  
Herrn Dr. Gericke  
Waldenburger Str. 2  
48231 Warendorf

Per Email

Dennis Kocker  
Fraktionsvorsitzender

SPD Kreistagsfraktion Warendorf  
Roonstraße 1  
59229 Ahlen

Telefon: (02382) 9144-60  
Fax: (02382) 9144-70  
Mobil: (0173) 5393762  
info@dennis-kocker.de  
info@spd-kreistagsfraktion-warendorf.de  
www.spd-kreistagsfraktion-warendorf.de

Oelde, 24.01.2021

## **Antrag „Kommunale Nachhaltigkeitsstrategie“**

Sehr geehrter Herr Dr. Gericke,

wir beantragen,

**die Verwaltung erstellt einen Nachhaltigkeitsbericht und entwickelt auf dessen Grundlage für den Kreis Warendorf eine Nachhaltigkeitsstrategie in Anlehnung an das von der LAG Agenda 21 NRW e.V. entwickelte Konzept. Ziel soll dabei auch die zukünftige Erstellung eines „kommunalen Nachhaltigkeitshaushaltes“ sein.**

### Begründung:

Unter kommunalem Nachhaltigkeitsmanagement werden Maßnahmen, Instrumente und Prozesse zur Steuerung der lokalen nachhaltigen Entwicklung zusammengefasst. Dazu gehören beispielsweise Nachhaltigkeitsstrategien, Nachhaltigkeitsberichte oder Indikatorenberichte, aber auch Nachhaltigkeitshaushalte, oder die Nachhaltigkeitsprüfung.

Der Nachhaltigkeitsbericht ist dabei das Herzstück der Bestandsaufnahme im Rahmen eines kommunalen Nachhaltigkeitsmanagements. Ähnlich anderen, etablierten Berichten auf kommunaler Ebene stellt er dar, wie es um eine Reihe ausgewählter Aspekte der nachhaltigen Entwicklung vor Ort bestellt ist. Über Zeitreihen bildet er Trends ab und über Indikatoren die Erreichung gegebenenfalls zuvor vereinbarter Ziele für die Kommunalentwicklung. Darüber hinaus kann er Auskunft geben über die für eine nachhaltige Entwicklung vor Ort eingesetzten Prozesse, Strukturen und Methoden. Seine Gliederung kann sich an lokal bereits gesetzten Themenfeldern orientieren, wie sie z.B. das vorhandene Kreisentwicklungskonzept vorgibt, oder an einem übergeordneten Rahmen, wie ihn etwa eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie oder die Globalen Zielen der Vereinten Nationen (SDGs) darstellt.

Die Nachhaltigkeitsstrategie ist der Dreh- und Angelpunkt eines Nachhaltigkeitsmanagements. Sie enthält die Ziele, die es mittels des Managementzyklus' zu erreichen gilt, ihre Indikatoren verlangen nach den Daten, die es zu messen oder zu beschaffen gilt, und sie bestimmt darüber, welche Prozesse, Verfahren, Instrumente, Maßnahmen und Vorgaben von wem in welchem Zeitraum umgesetzt werden sollen, damit der Kreis Warendorf nachhaltiger wird.

Der Nachhaltigkeitshaushalt stellt im Wesentlichen eine Verknüpfung zwischen der Nachhaltigkeitsstrategie und der Finanzhaushaltsplanung des Kreises dar. Indem die Nachhaltigkeitsziele zu Qualitätsvorgaben für die Verwendung von Ressourcen und die Definition von Produkten werden, entwickelt sich der Finanzhaushalt des Kreises zu einem regelrechten Instrument der Nachhaltigkeitssteuerung. Auf dem Weg der politischen Beschlussfassung über die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie einerseits und über die Verwendung der Haushaltsmittel andererseits werden die beiden Ansätze miteinander verschaltet.

Bereits die Kreise Unna und Heinsberg, sowie viele größere Städte, gehen hier mit gutem Beispiel voran.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dennis Kocker  
Fraktionsvorsitzender

gez. Florian Westerwalbesloh  
Stellv. Fraktionsvorsitzender