

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
04.03.2014

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	13.03.2014	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	19.03.2014	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	27.03.2014	Entscheidung

Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette - Fördermöglichkeiten

Beschlussvorschlag:

Das weitere Beteiligungsverfahren und in der Folge die Entwicklung der Entwurfsplanung werden so lange zurückgestellt, bis von der Bezirksregierung ein Signal für die Aufnahme der Maßnahme in der Coesfelder Straße in das Förderprogramm mit einer realistischen Umsetzungsperspektive gegeben wird. Die Verwaltung wird beauftragt, den Antrag auf Aufnahme in das Programm auf der Grundlage der 2013 erarbeiteten Vorentwurfsplanung und Kostenschätzung zu stellen.

Bisheriger Sachstand:

Beschluss des Bezirksausschusses vom 07.03.2013

Es wird beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, die Kosten auf Grundlage der vorgelegten Planung zu schätzen und die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen. Das Ergebnis ist im Bezirksausschuss und ggf. in einer Bürgerversammlung vorzustellen. Nach anschließender Vorberatung in den zuständigen Ausschüssen ist es dem Rat zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorzulegen.

Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 13.03.2013

Die Verwaltung wird beauftragt, die Kosten auf Grundlage der vorgelegten Planung zu schätzen und die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Bezirksausschuss vorzulegen und anschließend in einer Bürgerversammlung vorzustellen.

Beschluss des Rates vom 21.03.2013

Es wird beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, die Kosten auf Grundlage der vorgelegten Planung zu schätzen und die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen. Das Ergebnis ist im Bezirksausschuss und ggf. in einer Bürgerversammlung vorzustellen. Nach anschließender Vorberatung in den zuständigen Ausschüssen dem Rat zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorzulegen.

Beschluss des Bezirksausschusses vom 28.11.2013 und des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 13.03.2013

Es wird beschlossen, dem Rat der Stadt Coesfeld zu empfehlen, die für die Planung und Entwicklung der Ortsdurchfahrt Lette notwendigen Aufwendungen in den Haushalt 2014 einzustellen.

Die entsprechenden Ansätze wurden in die im Amtsblatt der Stadt Coesfeld vom 10.02.2014 bekanntgemachte und rückwirkend zum 01.01.2014 in Kraft getretenen Haushaltssatzung aufgenommen.

Sachverhalt:

In einem ausführlichen Gespräch mit dem zuständigen Vertreter der Bezirksregierung wurden im Februar 2014 die Fördermöglichkeiten für die in den oben genannten Sitzungen vorgestellte Planung diskutiert. Das Gespräch wurde gemeinsam mit Herrn Dammers als Vertreter des Kreises Coesfeld geführt. Das Ergebnis wurde in einem mit der Bezirksregierung und dem Kreis abgestimmten Vermerk festgehalten, welcher im Folgenden zusammengefasst wird:

- ✓ Die Gesamtmaßnahme ist mit sämtlichen Bausteinen nach einer ersten Einschätzung der Bezirksregierung förderfähig. Dies gilt auch für die Umsetzung und die behindertengerechte Ausstattung der Lichtsignalanlagen mit allen technischen Konsequenzen. Wesentlicher Fördertatbestand sind die Verbesserungen für den Radverkehr in Verbindung mit Querungshilfen.
- ✓ Nicht förderfähig ist der Bau des optional vorgesehenen Parkplatzes südlich der Einmündung Geer.
- ✓ Ebenfalls grundsätzlich förderfähig sind die Baumstandorte als gestalterische Elemente. In welcher Dichte und Anzahl diese gefördert, werden, ist im weiteren Verfahren zu klären.
- ✓ In den Kreuzungsbereichen ist aufgrund des Umfangs der Veränderungen ein Schwarzdeckenüberzug zwingend erforderlich und damit förderfähig. Ob dies auch für andere Bereiche gilt, kann erst bei Vorliegen des konkreten Zuwendungsantrages beurteilt werden.
- ✓ Aufgrund des Charakters der Maßnahme erfolgt die Finanzierung aus dem allgemeinen Fördertopf und nicht aus dem speziellen Topf für Maßnahmen im Radverkehr. Maßgebliches Kriterium ist hier, dass nicht nur Schutzstreifen angelegt werden, sondern eine Umgestaltung des Straßenraumes gefördert werden soll (z.B. Querungshilfen, Bepflanzung, Änderung der Kurvenradien (Schleppkurven) in den Kreuzungsbereichen).
- ✓ Aufgrund der unterschiedlichen Baulast handelt es sich um zwei getrennte Maßnahmen. Der Knoten Coesfelder Straße/Bruchstraße ist vollständig in der Maßnahme des Kreises zu berücksichtigen. Beide Maßnahmen müssen separat die Bagatellgrenze (aktuell: 200.000 €) überschreiten. Nach der vorliegenden Kostenschätzung ist dies der Fall. Herr Langenhorst berichtet, dass die Grenze voraussichtlich auf 100.000 € reduziert werden soll.
- ✓ Die Ausstattung des Förderprogramms hängt wesentlich vom zukünftigen Umgang mit den Verflechtungsmitteln zusammen. Dieser ist zwischen Bund und Ländern weiterhin unklar. Bis zu einer Klärung ist das Förderprogramm Stadtverkehr nur mit ca. 50% der sonst üblichen Mittel ausgestattet. Dies hat bereits zu einer zeitlichen Verzögerung der fest in das Programm aufgenommenen Projekte geführt. Der Zeitplan für die Realisierung der weiteren gemeldeten und in das mittelfristige Programm aufgenommenen Projekte (wie z.B. die Umgestaltung der Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette) ist somit außer Kraft gesetzt.
- ✓ Aktuell wird die Maßnahme in der Coesfelder Straße im Anhang des Förderprogramms geführt mit einem prognostizierten Umsetzungszeitraum nach 2016. Eine Realisierung der Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Lette im Jahr 2015 ist nach Auskunft der Bezirksregierung daher unrealistisch. Eine Prognose zum Realisierungszeitraum kann aufgrund der völlig ungeklärten Situation in Bezug auf die Verflechtungsmittel zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgegeben werden.
- ✓ Das nächste Einplanungsgespräch findet im Herbst (voraussichtlich Oktober) 2014 statt. Es ist unwahrscheinlich, dass die Maßnahme in Lette für 2015 konkret eingeplant wird (siehe oben). Eine Aufnahme in das mittelfristige Programm wird voraussichtlich nur informell erfolgen und ist

völlig unverbindlich. Die Bezirksregierung bittet darum, dass die Stadt Coesfeld und der Kreis Coesfeld auf Grundlage der vorgestellten Planung aktuelle Unterlagen für das Einplanungsgespräch zur Verfügung stellen. Hier genügt ein Übersichtsplan in Verbindung mit Bestands- und Planungsquerschnitten. Diese wird die Stadt Coesfeld erstellen.

- ✓ Ob und in welcher Form der Mittelstreifen, der ein wesentliches Element der Planung darstellt, förderfähig ist, hängt auch von der Beurteilung der Bezirksregierung auf Grundlage der jeweils gültigen technischen Regelwerke ab. In einer ersten Einschätzung favorisiert die Bezirksregierung zunächst eine reine Markierungslösung (markierter Schmalstrich zur Abgrenzung des Streifens), wie dies z.B. in der Borkener Straße realisiert wurde. Die Stadtverwaltung favorisiert hier eine Lösung, die den Mittelstreifen optisch deutlicher von der Fahrbahn abtrennt und ihn somit deutlicher als langgestreckte Querungshilfe erkennbar macht. Der Kreis Coesfeld kann sich unterschiedliche Lösungen für die Kreis- und die Gemeindestraße vorstellen. Die Bezirksregierung wird die Planung in Bezug auf diesen Punkt hausintern noch einmal prüfen und die Stadt Coesfeld kurzfristig informieren.

Zusätzliche Anmerkung: Nach eingehender Recherche im Nachgang des Gespräches bestätigte die Bezirksregierung ihre erste Einschätzung (favorisierte Lösung: Markierungslösung wie in der Borkener Straße). Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 und der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA können Mittelstreifen demnach im Bereich von Grundstücksausfahrten überfahrbar sein. Logische Konsequenz: in den übrigen Bereichen sollten sie das nicht sein. Darüber hinaus bezieht sich die Bezirksregierung auf einen Hinweis, dass es sich empfiehlt im Bereich von Mittelstreifen, die als lineare Querungshilfe dienen sollen, geeignete Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zu treffen. Diese vertragen sich nach Meinung der Bezirksregierung aber wieder nicht mit einer Straße im Vorbehaltsnetz, wie es die Coesfelder Straße nun einmal ist.

- ✓ Spätestens bis zur Einreichung des Zuwendungsantrages muss geprüft werden, ob für die Maßnahme KAG-Beiträge erhoben werden müssen.

Im Anschluss des Gespräches stellte die Bezirksregierung noch die folgenden ergänzenden Erläuterungen zum Thema Förderung zur Verfügung:

„Die Jahresförderprogramme der Länder zum kommunalen Straßenbau werden weitestgehend, in NRW seit 2012 sogar ausschließlich aus Finanzhilfen des Bundes gespeist. Rechtsgrundlage hierfür ist das im Zuge der Föderalismusreform entstandene Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom 05.09.2006, welches an die Stelle des für die sogen. "Stadtverkehrsförderung" entfallenen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) getreten ist.

Nachdem es zwischenzeitlich zum Streit zwischen Bund und Ländern hinsichtlich der Höhe der Kompensationsmittel des Bundes für den Zeitraum von 2014 bis 2019 kam, sah sich das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) - nicht zuletzt auf Grund der erheblichen Mittelbindungen der Vorjahre - für 2013 veranlasst, ein "Notprogramm" mit lediglich 26,1 Mio. €, anstatt wie in den Jahren 2012 und früher, mit rd. 130 Mio. € zu fahren.

Diese Vorgehensweise stellte einen drastischen Einschnitt in die Förderkulisse dar.

Dem gegenüber hat sich die Situation inzwischen entspannt, weil es noch vor der Bundestagswahl 2013 zu einer Einigung zwischen Bund und Ländern für die Jahre 2014 bis 2019 gekommen ist, und zwar im Zuge des gemeinsamen Maßnahmenpakets zur Hochwasser-Aufbauhilfe. Artikel 4 des Aufbauhilfegesetzes regelt, dass der Bund den Ländern bis 2019 weiterhin jährlich 1,335 Mrd. € zur Verfügung stellt. Da der Verteilungsschlüssel unverändert geblieben ist, erhält NRW weiterhin rd. 260 Mio. €, davon je 130 Mio. € für den SPNV/ÖPNV und für den kommunalen Straßenbau.

Im Vorfeld der Programmgespräche für das Jahresförderprogramm (JFP) 2014 hat das MBWSV allerdings darauf hingewiesen, dass auch nach nunmehr bestehender Planungs- und Finanzierungssicherheit im Zeitraum 2014 bis 2019 ein vergleichsweise geringer Spielraum für Neubewilligungen zur Verfügung stehe.

Von den bis zum Jahr 2019 verfügbaren Kompensationsmitteln des Bundes in Höhe von jährlich ca. 130 Mio. € stehen nach Abzug der bis 2013 bereits (zur Durchfinanzierung laufender Maßnahmen) ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen der Jahre 2014 bis 2019 sowie Rückstellungen für die kommunalen Anteile am Ausbau der Betuwe-Linie (EKrG-Drittel) nur noch 226 Mio. € für die Bewilligung neuer Fördervorhaben zur Verfügung. Hiervon sollen in den Jahren 2014, 2015 und 2016 landesweit jeweils 60 Mio. € für Neubewilligungen bereitgestellt werden. Die Restsumme von 46 Mio. € soll landesweit als Mittelreserve, u. a. für evtl. Kostenerhöhungen, vorgehalten werden.

Diese zwar gegenüber 2013 gelockerte, aber immer noch restriktive Programmgestaltung sei jedenfalls so lange geboten als sich Bund und Länder nicht auf ein für die Länder akzeptables Anschlussgesetz zum EntflechtG für die Jahre 2020 ff. einigen. Sonst wären später (in Folge ausbleibender Bundesmittel) eintretende Finanzierungslücken bei den durch mehrjährige Verpflichtungsermächtigungen abzusichernden Fortführungsmaßnahmen ggf. nur zu Lasten des Landeshaushalts NRW zu schließen.

In der Vergangenheit deckte das mittelfristige Programm einen Zeitraum von vier Haushaltsjahren ab. Aus vorgenannten Gründen gab es für das Jahresprogramm 2013 kein mittelfristiges Programm, für das Jahresbauprogramm 2014 ein mittelfristiges Programm über zwei Haushaltsjahre (2015 und 2016). Alle Maßnahmen die nicht im mittelfristigen Programm Eingang finden werden im Anhang geführt.

Seit 2014 können aus diesem Programm keine reinen Radwegmaßnahmen mehr gefördert werden.

Reine Radwegmaßnahmen werden dann aus dem Förderprogramm des Landes NRW zur Verbesserung der Nahmobilität finanziert.

Abweichend vom Straßenbauförderprogramm wird dieses (kleine) Programm ausschließlich aus Landesmitteln finanziert. Es ist im Haushalt 2014 im Titel 883 61 unter der neuen Bezeichnung „Vorhaben der Nahmobilität“ (ehemals Sonder-Radwegbau) unverändert mit 10,6 Mio. € veranschlagt. Davon werden den 5 Bezirksregierungen - nach Abzug einer zunächst beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) verbleibenden Mittelreserve - je 2 Mio. €, landesweit somit insgesamt 10 Mio. €, zur Verfügung stehen.

Empfehlung der Verwaltung:

Derzeit lassen sich keine verlässlichen Aussagen zum Förderzeitraum treffen. Eine Finanzierung außerhalb der Förderkulisse alleine durch städtische Haushaltsmittel hält die Verwaltung angesichts der allgemeinen Finanzsituation für nicht vertretbar.

In der Vergangenheit wurden mehrfach Planungen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette entwickelt und mit den Bürgern diskutiert:

- Planung des Büros Wolters Partner aus dem Jahr 1994 für die Coesfelder Straße zwischen der südlichen und nördlichen Ortseinfahrt
- Planung des Büros Wolters Partner aus dem Jahr 2004 für die Coesfelder Straße zwischen Bruchstraße und Lindenstraße; Förderkulisse „Dorferneuerung“
- Planung des Büros Wolters Partner aus dem Jahr 2005 für die Coesfelder Straße zwischen Mühlensch und südlicher Ortseinfahrt mit zusätzlich aufgenommenen baulich angelegten Radwegen, Förderkulisse „Stadtverkehr“

Diese Planungen konnten wegen fehlender Förderzusagen oder schlechter werdender städtischer Haushaltssituation nicht umgesetzt werden.

Nächster Schritt im aktuellen Planverfahren ist die Erarbeitung der Entwurfsplanung, auf deren Grundlage der konkrete Förderantrag gestellt werden könnte. Zwingende Voraussetzung, um diesen nächsten Schritt gehen zu können, ist eine Diskussion des aktuell vorliegenden und in den politischen Gremien vorgestellten Planungsvorentwurfs mit den Bürgerinnen und Bürgern. Erst

wenn die Planung auch hier konsensfähig ist, kann die weitere, kostenintensive Planung sinnvollerweise angegangen werden.

Ohne Aussicht auf eine zeitnahe Realisierungschance macht eine solche Bürgerbeteiligung unter Berücksichtigung der bisherigen Historie wiederum keinen Sinn. Es ist zu befürchten, dass es nicht zu einer konstruktiven Beteiligung kommt, wenn nicht gleichzeitig mit der Planung eine realistische Umsetzungsperspektive vorgestellt werden kann.

Daher empfiehlt die Verwaltung, dass weitere Beteiligungsverfahren und in der Folge die Entwicklung der Entwurfsplanung so lange zurückzustellen, bis von der Bezirksregierung ein Signal für die Aufnahme in das Förderprogramm mit einer realistischen Umsetzungsperspektive gegeben wird. Aussagen zu Kosten, zur Förderung und zu möglichen Beteiligungen von Anliegern sind mit einem so großen zeitlichen Vorlauf nicht verlässlich machbar. Unabhängig von der Entscheidung des Rates wird die Verwaltung Unterlagen für das Einplanungsgespräch im Herbst 2014 auf Grundlage der aktuellen Planung erarbeiten und der Bezirksregierung zur Verfügung stellen. Die Unterlagen sind hierfür ausreichend.