

Bau- und Betriebsausschuss

BEKANNTMACHUNG

zur 8. Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses
am Donnerstag, 21.06.2018, 17:00 Uhr
im Kleinen Sitzungssaal Raum 137 des Rathauses

Öffentliche Sitzung

Zur Geschäftsordnung

- a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- b Feststellung der Tagesordnung
- c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

Tagesordnung

- 1. Einwohnerfragestunde
- 2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 08.03.2018
- 3. Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) - Beschluss über den Konsens zur Modifizierung der Sicherheitskonzepte für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld (16/764 DS)
- 4. Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW (16/788 DS)
hier: Erlass einer Einzelsatzung für die Anlage "Schlesierstraße" in Voerde-Möllen
- 5. Ergänzung des Ausbaubeschlusses und Bereitstellung zusätzlicher Mittel (16/789 DS)
für die Straßen- und Kanalerneuerung Eichenweg
- 6. Regionale Radwegeplanung (16/782 DS)
- 7. Bebauungsplan Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ (16/786 DS)
Hier: Aufstellungsbeschluss
- 8. Radstation am Bahnhof in Voerde-Friedrichsfeld (16/691 DS
2. Ergänzung)
- 9. Prioritätensetzung zur Neu- und Umgestaltung der städtischen Spielflächen für das Jahr 2018 ff. gem. Empfehlung des Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ vom 30.05.2018 (16/781 DS)
- 10. Mitteilungen der Verwaltung
- 11. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Nichtöffentliche Sitzung

- 1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 08.03.2018
- 2. Sachstand aus der Arbeitsgruppe Grünflächen
- 3. Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages zur Sicherung der Erschließung für einen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 63, 2. Änderung (16/784 DS)

4. Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung eines Wohngebietes an der Handwerkerstraße in Spellen (16/783 DS)
5. Vergabe von Planungsleistungen für die Hochbaumaßnahme Neubau der Kindertagesstätte an der Kastanienallee (16/792 DS)
6. Vergabe von Ingenieurleistungen für die Planung "Grundhafte Erneuerung Alte Hünxer Straße" (16/791 DS)
7. Vergabe von Ingenieurleistungen für die Straßenerneuerung und Kanalsanierung Bahnhofstraße - von Grutkamp bis Frankfurter Straße - (16/793 DS)
8. Mitteilungen der Verwaltung
- 8.a Unterrichtung der Fachausschüsse über Auftragsvergaben (16/2 MI)
9. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 13.06.2018

Vorsitzender
Georg Heinrich Schneider



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 23.04.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Dreigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen ABS 46/2 (Betuwe-Linie) - Beschluss über den Konsens zur Modifizierung der Sicherheitskonzepte für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde stimmt dem in der Drucksache Nr. 16/764 dargestellten Konsens zum modifizierten Notfall- und Streckensicherheitskonzept für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld, vorbehaltlich der dauerhaften Kostenübernahme (Finanzierung) für die sich aus dem Konzept ergebenden Sicherheitsmaßnahmen durch das Land NRW, zu.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Sachdarstellung:

Die Planungen zum dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke ABS 46/2 Emmerich - Oberhausen laufen bereits seit einigen Jahren. Der „Arbeitskreis Streckensicherheit“, dem Vertreter der Feuerwehren der Anrainer-Kommunen von Oberhausen bis Emmerich angehören, setzt sich bereits seit Juli 2008 intensiv mit den Sicherheitsanforderungen an der Strecke auseinander. Auf Grund der anfänglich völlig unzureichenden Befassung der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit der Sicherheit an der Strecke haben sich die Feuerwehren im Jahr 2010 auf ein gemeinsames Sicherheitskonzept verständigt, damit wegen der länderübergreifend vergleichbaren Gefahrenlage entlang der ganzen Strecke mit einheitlichen Forderungen gegenüber dem Vorhabenträger operiert werden kann. Das Sicherheitskonzept stützt sich im Wesentlichen auf die Untersuchungen und Maßnahmen, die in den Niederlanden beim Bau der "Betuwe-Linie" durchgeführt bzw. umgesetzt wurden.

Dieses Grundlagenpapier haben sich die Kommunen im weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren zu Eigen gemacht und in den jeweiligen Stellungnahmen und Einwendungen vorgetragen.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde hat der DB AG als Vorhabenträgerin mit Datum vom 24.09.2015 im ersten Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 Oberhausen eine Überarbeitung und Ergänzung des Sicherheitskonzeptes mit Blick auf die Löschwasserversorgung sowie die Zuwegungen und die Zugänglichkeit der Strecke aufgegeben. Unter anderem wurde die Auflage erteilt eine durchgehende Löschwasserversorgung sicherzustellen und den Nachweis zu erbringen, das an jedem beliebigen Punkt im Abstand von 300 m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, ggf. auch durch mehrere Entnahmestellen zusammengerechnet, sichergestellt ist.

Auf dieser Grundlage wurde zwischen den Beteiligten von Bund, Land NRW, DB AG und der DB Netz AG in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt eine Kompromisslösung, das sogenannte „ganzheitliche Rettungskonzept“ an der Ausbaustrecke entwickelt.

Der Aufschlag zum Dialog über das „ganzheitliche Rettungskonzept“ erfolgte am 08.07.2016. Bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium wurde unter Beteiligung des Bundesumweltministeriums, Vertretern des Bundestages, der DB AG und der Feuerwehr die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Sicherheitskonzeption für die Maßnahmen der Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen festgelegt. Über eine 10 Mio. € große Finanzierung des Landes NRW solle die notwendige Löschwasserversorgung der Strecke sichergestellt werden.

Um die notwendigen Maßnahmen für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld festzulegen, fand am 14.09.2016 ein Abstimmungsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der Projektgruppe der DB Netz statt (siehe Anlage 1). Am 10.07.2017 stellte die DB AG dieses für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld im Rathaus vor (siehe Anlage 2). In weiteren Abstimmungsgesprächen zwischen der DB AG, der Stadt Voerde und der Feuerwehr wurden weitere Kompromisse in den Bereichen Zuwegungen und Zugänglichkeiten zur Strecke sowie Standorte der Entnahmestellen für das Hytrans-Fire-System (HF-System), erreicht und in das Sicherheitskonzept eingearbeitet. Bei dem HF-System handelt es sich um ein mobiles Löschesystem mit einer Förderleistung von 6000 l/min.

- 1) Das „ganzheitliche Rettungskonzept“ für die Ausbaustrecke 46/2 Emmerich – Oberhausen ist in die Bestandteile „Löschwasserversorgung“ und „Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke“ gegliedert und sieht im Einzelnen folgende grundlegenden Maßnahmen vor:

Löschwasserversorgung

Durch den Einsatz von vier HF-Systemen soll die Bereitstellung großer Wassermengen von mindestens 360 m³/h über einen langen Zeitraum und mit hohem Druck an der Strecke gewährleistet werden. Die entsprechenden Fahrzeuge sollen in den Städten Oberhausen, Dinslaken, Wesel und Emmerich stationiert und mit Wasser aus offenen Gewässern wie zum Beispiel Baggerseen, Flüssen oder Kanälen gespeist werden. Die erforderlichen Entnahmestellen und Zuwegungen sind durch die DB AG zu erstellen.

Da ein HF-System je nach Einsatzort jedoch erst nach einer gewissen Vorlaufzeit einsatzbereit ist, muss der Feuerwehr für die Übergangszeit bis zur Betriebsbereitschaft des Systems an jedem beliebigen Punkt an der Strecke in einem Abstand von 300 Metern Löschwasser mit einer Fördermenge von mindestens 96 m³/h zur Verfügung stehen. An den Stellen, wo dies durch die bestehende städtische Löschwasserversorgung durch Hydranten oder Brunnen nicht oder nicht im ausreichenden Maße gewährleistet ist, sind von der DB AG die erforderlichen Brunnen zu errichten.

Zuwegungen zur Strecke

Um einen effektiven und zügigen Brand- und Rettungseinsatz zu gewährleisten, müssen den Einsatzkräften die entsprechenden Zuwegungen zur Strecke zur Verfügung stehen. Die bisherigen Planungen der DB AG sahen, je nach örtlicher Situation, Zuwegungen in Abständen von 1.000 Metern vor. Auf der Grundlage der Forderungen des EBA im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1 Oberhausen war das Sicherheitskonzept dahingehend zu überarbeiten, dass die Abstände zwischen den einzelnen Zuwegungen auf durchschnittlich 600 Meter reduziert werden.

Finanzierung

Die durch die Modifizierung des Sicherheitskonzeptes entstehenden Mehrkosten von insgesamt rund 10,5 Mio. Euro werden entsprechend der Zusage aus Juli 2016 durch das Land NRW übernommen. Die Mittel sollen für die Beschaffung der vier HF-Systeme sowie die Herstellung der Entnahmestellen und der zusätzlich erforderlichen Zuwegungen eingesetzt werden. Die DB Netz AG macht deutlich, dass die Realisierbarkeit der Inhalte des Kompromisses unter der Voraussetzung steht, dass alle sieben Anrainerkommunen hin-

sichtlich des erarbeiteten Sicherheitskonzeptes ihren Konsens erklären. Nur unter Einhaltung dieser Voraussetzung werde das ganzheitliche Sicherheitskonzept umgesetzt und finanziert.

- 2) Für den Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1.4 Voerde lassen sich folgende Ergebnisse bezüglich des Löschwasserkonzeptes und der Rettungszuwegungen festhalten:

Löschwasser-Erstversorgung

In der gutachterlichen Stellungnahme zum Sicherheitskonzept der DB AG wurde der PFA 1.4 in 9 Teilabschnitte eingeteilt. Für die Löschwasser-Erstversorgung stehen hier insgesamt 6 Hydranten zur Verfügung. Darunter verfügen drei Hydranten über eine Fördermenge von 192 m³/h und drei Hydranten von 96 m³/h. In den Abschnitten 2 (Bahn-Km 17,470 bis 17,800), 4 (Bahn-Km 18,350 bis 18,500), 6 (Bahn-Km 19,100 bis 19,500) und 8 (Bahn-Km 20,300 bis 20,670) ist die Löschwasser-Erstversorgung derzeit nicht gewährleistet, so dass diese durch zusätzliche Brunnen bzw. Entnahmestellen sicherzustellen ist.

Im Abschnitt 2 wird dazu ein neuer Löschwasserbrunnen zwischen der „Rahmstraße“ und der „Schwanenstraße“ in Höhe des Bahn-Km 17,565 auf der bahnrechten Seite mit einer Förderleistung von 96 m³/h erstellt. Die Erreichbarkeit des Brunnens wird durch die Verschiebung der Rettungszuwegung von Bahn-Km 17,475 nach Bahn-Km 17,565 sichergestellt.

Im Abschnitt 4 wird in Höhe des Bahn-Km 18,274 gegenüber der Otto-Willmann-Schule, ein zusätzlicher Löschwasserbrunnen bahnlinks errichtet. Dieser soll ebenfalls über eine Förderleistung von 96 m³/h verfügen. Die Erreichbarkeit ist durch die bisherige Planung der Rettungszuwegungen sichergestellt.

Im Abschnitt 6 wird ein Löschwasserbrunnen Höhe Bahn-Km 19,300 bahnrechts im Bereich des Kommunalfriedhofes erstellt. Auch dieser mit einer Förderleistung von 96 m³/h. Die Erreichbarkeit ist auch hier sichergestellt.

Um der Forderung des Eisenbahnbundesamtes, an jedem beliebigen Punkt im Abstand von 300 m eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h, gewährleisten zu können, war es im Abschnitt 8 notwendig, den ursprünglich zusätzlich am Bahn-Km 20,100 geplanten Löschwasserbrunnen nach Bahn-Km 20,500 (Im Hörskén) zu verschieben.

Hytrans-Fire-System

Zur Sicherstellung der langfristigen Löschwasserbereitstellung durch das HF-System wurden drei Maßnahmen in das Konzept für den Streckenabschnitt des PFA 1.4 aufgenommen.

Am Tenderingssee wird eine HFS – Entnahmestelle in Höhe der „Schwanenstraße“ errichtet. Die Kreuzung der „Hindenburgstraße“ (B8) wird durch eine Unterflurtrockenleitung mit Anschlussschacht auf beiden Seiten ermöglicht. Im Bereich von Einmündungen mit Stichstraßen, Anliegerstraßen und Wirtschaftswegen wird die Querung mittels HFS - Schlauchbrücken auf der „Schwanenstraße“ bis zur Bahntrasse gesichert.

Im weiteren Verlauf der Strecke wird am Bahn-Km 18,850 im Bereich der Park & Ride Anlage am „Alnwicker Ring“ auf der bahnlinken Seite ein Löschwasserbrunnen erstellt. Die Erschließung wird über die vorhandene Straße sichergestellt. Querungen werden auch hier mittels HFS - Schlauchbrücken gesichert.

Zur Sicherstellung der langfristigen Löschwasserversorgung im nördlichen Bereich des PFA 1.4 Voerde und des südlichen Bereiches des PFA 2.1 Friedrichsfeld wird am Bahn-Km 21,000 in Höhe der „Grenzstraße“ ein Löschwasserbrunnen erstellt. Die Erschließung des Brunnens erfolgt über die „Grenzstraße“.

Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke

Zusätzlich zu den bereits im Einvernehmen mit der Feuerwehr in die Genehmigungsplanung aufgenommenen Zuwegungen und Zugänglichkeiten zur Strecke wurden nunmehr seitens der DB AG weitere fünf Zugänge zur Strecke eingeplant. Davon stehen drei als Servicezugänge zur Verfügung, die seitens der DB AG für Arbeiten an betrieblichen

Einrichtungen genutzt werden. Diese sollen laut Sicherheitskonzept im Falle eines Einsatzes von den Rettungskräften genutzt werden. Von Dinslaken kommend befindet sich der erste Zugang am Lohberger Entwässerungsgraben, der zweite gegenüber dem neuen Löschwasserbrunnen zwischen der „Rahm- und Schwanenstraße“ und der dritte im Bereich der Park & Ride Anlage am „Alnwicker Ring“. Zwei der fünf Zugänge wurden als Rettungszuwegungen in Höhe Kommunalfriedhof (Bahn-Km 19,600 bahnrechts) und der Eisenbahnüberführung -Rönskenstraße (Bahn-Km 20,100 bahnlinks) in die Planungen aufgenommen.

- 3) Für den Bereich des Planfeststellungsabschnittes 2.1 Friedrichsfeld lassen sich folgende Ergebnisse bezüglich des Löschwasserkonzeptes und der Rettungszuwegungen festhalten:

Löschwasser-Erstversorgung

Um die Löschwasser-Erstversorgung im Planfeststellungsabschnitt 2.1 bis zur Einsatzfähigkeit des HF-Systems zu gewährleisten stehen insgesamt sieben Hydranten zur Verfügung. Darunter haben fünf Hydranten eine Förderleistung von 192 m³/h und zwei Hydranten eine Förderleistung von 96 m³/h.

Um die gesamthafte Abdeckung entlang der Strecke des PFA 2.1 Friedrichsfeld zu gewährleisten wird ein zusätzlicher Löschwasserbrunnen am Bahn-Km 21,450 bahnrechts in Höhe der „Laboratoriumstraße“ erstellt.

Hytrans-Fire-System

Für den Einsatz des HF-Systems werden im Bereich des PFA 2.1 Friedrichsfeld eine Entnahmestelle am Wesel-Datteln-Kanal und ein Löschwasserbrunnen an der „Grenzstraße“ erstellt. Der HFS-Brunnen befindet sich an der Eisenbahnüberführung (EÜ) „Grenzstraße“ auf der bahnlinken Seite in Höhe Bahn-Km 21,000 (Bereich PFA 1.4). Um eine optimale Abdeckung und Löschmöglichkeit zu bieten, wird an dem neu zu errichtenden Brückenbauwerk EÜ-Grenzstraße eine Trockenleitung installiert, die die bahnlinke und bahnrechte Seite miteinander verbindet. Die HFS-Entnahmestelle Wesel-Datteln-Kanal befindet sich in Höhe Bahn-Km 23,500 auf der bahnlinken Seite und ist über die Stichstraße in Höhe der Spedition Schneider erreichbar.

Die Kreuzungen der Verlegestrecke mit übergeordneten Straßen werden durch Unterflurtrockenleitungen sichergestellt. Im Bereich von Einmündungen (Stichstraßen, Anliegerstraßen und Wirtschaftswegen) wird die Querung mittels HFS-Schlauchbrücken sichergestellt.

Zuwegungen und Zugänglichkeit zur Strecke

Zu den bereits in den Planungen vorhandenen Zuwegungen und Zugänglichkeiten wurden seitens der Bahn im Einvernehmen mit der Feuerwehr Voerde zwei zusätzliche Zuwegungen im Bereich der Straße „Am Industriepark“ in Höhe der Bahn-Km 21,580 und 22,225 bahnrechts geschaffen. Zwar befindet sich hier keine Lärmschutzwand, die Zuwegungen sollen den Rettungskräften aber einen ungehinderten Zugang zur Strecke gewährleisten.

Im weiteren Verlauf können die Rettungskräfte die Servicetüren im Bereich der „Von-der-Mark-Straße“, Bahn-Km 22,225 bahnrechts und 22,380 auf der bahnlinken Seite nutzen. Die Servicetüren sind von der DB AG für Arbeiten an betrieblichen Einrichtungen auf der Strecke vorgesehen. Diese sollen laut Sicherheitskonzept im Falle eines Einsatzes von den Rettungskräften genutzt werden. Entsprechende Zuwegungen zu den Servicetüren werden erstellt.

Im Bereich der EÜ-Spellener Straße sind in der bestehenden Genehmigungsplanung in Höhe Bahn-Km 22,670 bahnlinks und 22,693 bahnrechts Rettungstüren eingeplant. Da hier eine Mittelwand geplant ist, wurde hier in Höhe Bahn-Km 22,693 eine Rettungstür eingeplant.

Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Voerde

Die Vertreter der Stadt Voerde haben an allen Abstimmungsgesprächen zur Modifikation des Sicherheitskonzeptes teilgenommen. Die dargestellten Konsenslösungen wurden von der Leitung der Freiwilligen Feuerwehr aus feuerwehrtechnischer und einsatztaktischer Sicht bewertet und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten für ausreichend erachtet. Daher wird auch aus dieser Sicht empfohlen, dem Konsens mit Blick auf die Modifikation des Sicherheitskonzeptes für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 Voerde und 2.1 Friedrichsfeld zuzustimmen.

Finanzierung, Folgekosten

Das Land NRW stellt die Erstfinanzierung der Maßnahmen, d.h. für die Rettungszuwegungen, die Löschwasserversorgung inklusive der Entnahmestellen und für die Fahrzeuge zur Verfügung. Bezüglich der vorgestellten Inhalte besteht zwischen der Stadt Voerde und der DB Netz AG Konsens.

Die Stadt Voerde hat bereits im Abstimmungsgespräch am 10.07.2017 darauf hingewiesen, dass die aus dem Sicherheitskonzept resultierenden Unterhaltungskosten für die Löschwasserversorgung und Zuwegungen sowie die Kosten für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen nicht von der Stadt Voerde getragen werden können. Wie dem Protokoll des Abstimmungsgesprächs, welches der Drucksache als Anlage beigefügt ist, entnommen werden kann, erwartet die Stadt aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation die Kostenübernahme durch das Land NRW. Dies beinhaltet auch die Kosten für eine spätere Ersatzbeschaffung des Schlauchwagens (SW 2000), welcher zur Anwendung des HF-Systems notwendig ist und der Feuerwehr Voerde aktuell vom Bund zur Verfügung gestellt wurde. Für die Stadt ist es von essentieller Notwendigkeit, dass diese Maßnahmen zur Gewährleistung der Streckensicherheit nachhaltig zur Verfügung gestellt werden.

Die letztendliche Entscheidung über die Umsetzung der Modifikationen des Sicherheitskonzeptes obliegt dem Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 Protokoll Abstimmungsgespräch DB AG vom 22.09.2016
- (2) Anlage 2 Protokoll Abstimmungsgespräch DB AG vom 10.07.2017
- (3) Anlage 3 Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept Blatt 1
- (4) Anlage 4 Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept Blatt 2

Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Fachdienst 6.1

Fachdienst 7.1

Fachdienst 4

Fachdienst 5.1

Besprechungsprotokoll vom 22.09.2016

Abstimmungsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der DB Netz in Oberhausen

Erstellt am: 15.09.2016

Erstellt von: T. Nadrowski, R. Landgraf

DB Netz AG
Großprojekt ABS 46/2
Regionalbereich West
I.NG-W-A
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Teilnehmer:

Siehe Teilnehmerliste

Verteiler:

Teilnehmer

Zusätzlich:

Frau Imperatrice-Stegemann I.NG-W-A
Herr Köppel I.NG-W

Ort/Zeit:

Feuerwehr Oberhausen, Wache 1,
Brücktorstraße 30, 46047 Oberhausen
09:00-11:00

Protokollumfang:

4 Seiten

Anlagen:

- Präsentation
- Teilnehmerliste

Nr.	Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
-----	-------------------	-----------	--------	--------

1. Allgemeines und Hintergrund

Am 08.07.2016 wurde bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium unter Beteiligung der Bundesumweltministerin Frau Dr. Hendricks, den Bundestagsabgeordneten Frau Dött, Frau Höhn, Frau Weiß, Herrn Dr. Krüger, Herrn Völpel, der Feuerwehr, vertreten durch Herrn Auschrat und Herrn Verbeet, sowie den DB Vertretern Herrn Pofalla, Herrn Prof. Dr. Rompf und Herrn Köppel die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Sicherheitskonzeption für die Maßnahme Dreigleisiger Ausbau Emmerich - Oberhausen / Landesgrenze festgelegt.

Über eine maximal 10 Mio € große Finanzierung des Landes NRW soll die notwendige Löschwasserversorgung der Strecke sichergestellt werden.

Weiterhin ist abzustimmen, welche zwingend erforderlichen Zugänglichkeiten sicherzustellen sind.

Grundsätzlich werden sogenannte HF-Systeme für die vier Kommunen Oberhausen,

...

Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung

Nr.	Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

Dinslaken, Wesel und Emmerich benötigt, da nur dort das erforderliche Feuerwehrpersonal zur Verfügung steht. Da das HF-System erst nach > 30 Minuten zum Einsatz kommen kann, ist bis dahin eine Erstversorgung durch zusätzliche Brunnen erforderlich.

Um die notwendigen Maßnahmen für die Planfeststellungsabschnitte 1.4 und 2.1 festzulegen, fand am 14.09.2016 das Arbeitsgespräch zwischen der Feuerwehr Voerde und der Projektgruppe der DB Netz statt.

2. Einsatz HF-System

- Der Einsatz eines HF-Systems erfolgt für den Streckenbereich im Stadtgebiet Voerde durch die zwei Nachbarkommunen Dinslaken und Wesel.
- Für den Einsatz stehen 2 Entnahmestellen zur Verfügung. Diese Entnahmestellen sind für Anfahrt und Aufstellung des Fahrzeugs zu überprüfen und ggfs. herzurichten. Die Entnahmestellen sind wie folgt:

- Tenderingsee /Schwanenstraße
- Wesel-Datteln-Kanal / Friedrichsfeld

Im Bereich Tenderingsee ist eine Entnahme möglich, muss aber aufwendig hergestellt werden, einschl. einer dauerhaften Querung der B 8 mit einem Leerrohr zur Schwanenstraße.

Weiterhin ist eine Brunnenherstellung für das HF-System in zwei Bereichen erforderlich:

- Km 18,946 bl Bereich P&R Platz
- Km 21,000 br Grenzstraße

3. Löschwasser-Erstversorgung durch zusätzliche Brunnen

Um die Erstversorgung bis zum Einsatz des HF Systems zu gewährleisten, sind in Voerde

Nr.	Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

3 zusätzliche Brunnen erforderlich:
(br für bahnrechte, bl für bahnlinke Seite)

- Km 18,274 bl
- Km 19,300 br
- Km 20,300 bl

4. **Zuwegungen zur Strecke**

In den Planfeststellungsunterlagen für den Bereich Voerde sind 20 durch das EBA als finanziert anerkannte Zuwegungen geplant. 28 Zuwegungen werden von der Feuerwehr gefordert, sodass sich ein Delta von 8 Zuwegungen ergibt.

Für die Instandhaltung werden im gleichen Bereich 8 Servicezugänge geplant die bisher nicht berücksichtigt wurden. Diese Zugänge haben eine Breite von einem Meter und ermöglichen den Zugang zur Strecke. Diese Servicezugänge werden in

- Km 16,700 bl
- Km 17,473 bl
- Km 18,820 bl
- Km 20,788 bl

- Km 21,480 bl
- Km 22,225 bl
- Km 22,380 br
- Km 22,922 bl
- Km 23,115 br

angeordnet.

Nach Einsatzplanung der Feuerwehr müssen 2 weitere Zugänge als absolut notwendig vorgesehen werden:

- Verschieben einer Rettungstür (Nr. 306n) von Km 18,093 br nach Km 18,200 (Grundschul-Gelände) einschl. Erhalt der bahrechten Baustraße von Km 17,777 bis Km 18,697 (Baustraße)
- Verschieben einer geplanten Rettungstür

Nr.	Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
------------	--------------------------	------------------	---------------	---------------

(Nr. 315) von Km 19,788 br nach Km 19,538
einschl. Erhalt der Wegezufahrt (Baustraße).
Bei nicht Genehmigung Bau einer zusätzli-
chen Tür im Km 20,100 bl.

In Abstimmung mit der Planung ist zu prüfen,
ob der Servicezugang von Km 23,115 br nach
Km 23,000 br verschoben werden kann.

Diese 10 zusätzlichen Zuwegungen ergänzen
die bisher geplanten und sind strategisch so
angeordnet, dass sie ausreichen, die gefor-
derten 8 Zuwegungsmöglichkeiten zu erset-
zen.

5. **Fazit**

Das erarbeitete Ergebnis würde unter der
Voraussetzung, dass die Finanzierbarkeit der
zusätzlichen Maßnahmen durch das EBA und
das BMVI bestätigt werden und der Rat der
Stadt Voerde zustimmt, zu einer Konsenslö-
sung führen.

Die Notwendigkeit der geforderten Brunnen
zur Erstversorgung des Löschwassers, muss
noch über den Kapazitätsnachweis über den
kommunalem Trinkwasserbereitstellungsplan
belegt werden. Der Nachweis wird der DB
Netz durch die Feuerwehr Voerde übergeben.

gez. Nadrowski, Landgraf

Besprechungsprotokoll vom 10.07.2017

DB Netz AG
ABS 46/2
I.NG-W-A
Mülheimer Str. 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Erstellt am: 10.07.2017
Erstellt von: Bettina Feldhausen

Teilnehmer:

Herr Haarmann, Stadt Voerde
Herr Bosserhoff, Feuerwehr Voerde
Herr Limke, Stadt Voerde
Frau Kasper, Stadt Voerde
Herr Behringer, Stadt Voerde
Herr Kapp, Stadt Voerde
Herr Dignaß, Stadt Voerde
Herr Ventzke, DB Netz AG
Herr Eickhoff, DB Netz AG
Herr Streckert, DB Netz AG
Herr Nadrowski, DB Netz AG
Frau Feldhausen, DB Netz AG

Ort/Zeit:

Voerde, 11:00 - 12:30 Uhr

Protokollumfang:

3 Seiten

Anlagen:

Präsentation 10.07.2017
Teilnehmerliste 10.07.2017
Übersichtspläne inkl. Inhalte der Lösung
Protokoll 15.09.2016

Verteiler:

Teilnehmer
Herr Köppel, DB Netz AG
Herr Matschke, DB Netz AG

<u>Nr.</u>	<u>Inhalte/Maßnahmen</u>	<u>Zuständig</u>	<u>Termin</u>	<u>Status</u>
1.	Grundlage der Abstimmung sind die am 03.07.2017 gesendeten Unterlagen: Präsentation 10.07.2017 und Protokoll vom gemeinsamen Workshop am 15.09.2016 inkl. der im Nachgang abgestimmten Ergänzungen inkl. der Änderungen vom 10.03. und 10.07.2017.			
2.	Die Inhalte bzgl. der Löschwasserversorgung werden entsprechend der Folie 4-7 und dem Protokoll vom 15.09.2016 vereinbart. Die DB informiert, dass ein Gutachten zur Bewertung der dargestellten Löschwasserversorgung beauftragt wurde.			
3.	Die Inhalte bzgl. der Zuwegungen werden entsprechend der Folie 8-10 und dem Protokoll vom 15.09.2016 vereinbart.			
4.	Die DB Netz AG wird die abgestimmten Forderungen der Stadt Voerde (entsprechend dem Protokoll vom 15.09.16) - in das laufende Planfeststellungsverfahren einbringen und			

...

Unser Anspruch:



Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
-----------------------	-----------	--------	--------

– im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen umsetzen

Die Einbringung in die laufenden Planfeststellungsverfahren erfolgt in Abstimmung mit dem EBA Sachbereich 1, entsprechend der auf Folie 12 aufgeführten Variante. Hierbei ist eine Zeitverzögerung des Gesamtprojektes zu vermeiden.

Die Umsetzung aller Maßnahmen erfolgt spätestens bis zur Gesamtinbetriebnahme, die baulichen Maßnahmen innerhalb der PFA 1.4 und 2.1 erfolgen bereits mit deren Realisierung. Das HFS inkl. Fahrzeug wird vom Land NRW so zeitgerecht zur Verfügung gestellt, dass eine ausreichende Einweisung der Feuerwehr bis zur Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2 und 3 erfolgt sein wird.

Das Land NRW stellt die Erstfinanzierung der Maßnahmen, d.h. Rettungszuwegungen und Löschwasserversorgung inkl. Entnahmestellen und Fahrzeugen zur Verfügung. Bezüglich der vorgestellten Inhalte zum Rettungskonzept besteht zwischen der Stadt Voerde und der DB Netz AG Konsens. Die Stadt Voerde erwartet die nachhaltige Kostenübernahme durch das Land NRW. Abstimmungen der Kosten finden zwischen der Stadt Voerde, den weiteren Anrainerkommunen und dem Land NRW statt.

Sollte die Stadt Voerde eine Klage gegen die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschluss im PFA 1.4 und 2.1 - obwohl die o.g. Sachverhalte berücksichtigt wurden - in Bezug auf den Brand- und Katastrophenschutz einreichen, so sind die Abstimmungen hinfällig.

5. Weitere Themen

Zuständigkeit Baurecht HFS-Entnahmestellen und Brunnen:

Die DB nimmt die HFS-Entnahmestellen und Brunnen entsprechend S.13 der Präsentation in das laufende Planrechtverfahren auf. Sollte das EBA SB1 diese nicht planfeststellen, so wird die Stadt Voerde als Genehmigungsbehörde eintreten. Die DB wird den Antrag an die Stadt Voerde stellen. Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW erfolgen durch die DB.

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig	Termin	Status
-----------------------	-----------	--------	--------

Unterhaltungslast

Es besteht Dissens bezüglich der Übernahme der zukünftigen Unterhaltungskosten für die Löschwassereinrichtungen (inkl. Brunnen, Entnahmestellen, Trockenleitung B8).

Rettungstür in Mittelwänden:

Parallel zu den Rettungstüren in den außenliegenden Lärmschutzwänden werden auch in den Mittelwänden Rettungstüren eingeplant.

Beispiele: km 18,200 und km 18,946

Zusätzlicher Zugang:

Zwischen km 21,000 und km 21,500 wird ein Zugang zur Strecke vom Radweg in Abstimmung mit der Feuerwehr Voerde ergänzt.

Möglichkeit des Zugangs (km 22.220) vor der Lärmschutzwand und der Zuwegung zu der Servicetür (km 22,380) wird abgestimmt.

Die DB prüft die Finanzierung des Servicezugangs in km 23,115 mit 1,60m Breite durch das Land NRW.

Die dingliche Sicherung des Zugangs über die P+R Anlage am Bf Friedrichsfeld zu dem Servicezugang (km 23,115) ist durch die DB sicher zu stellen.

Schlauchwagen:

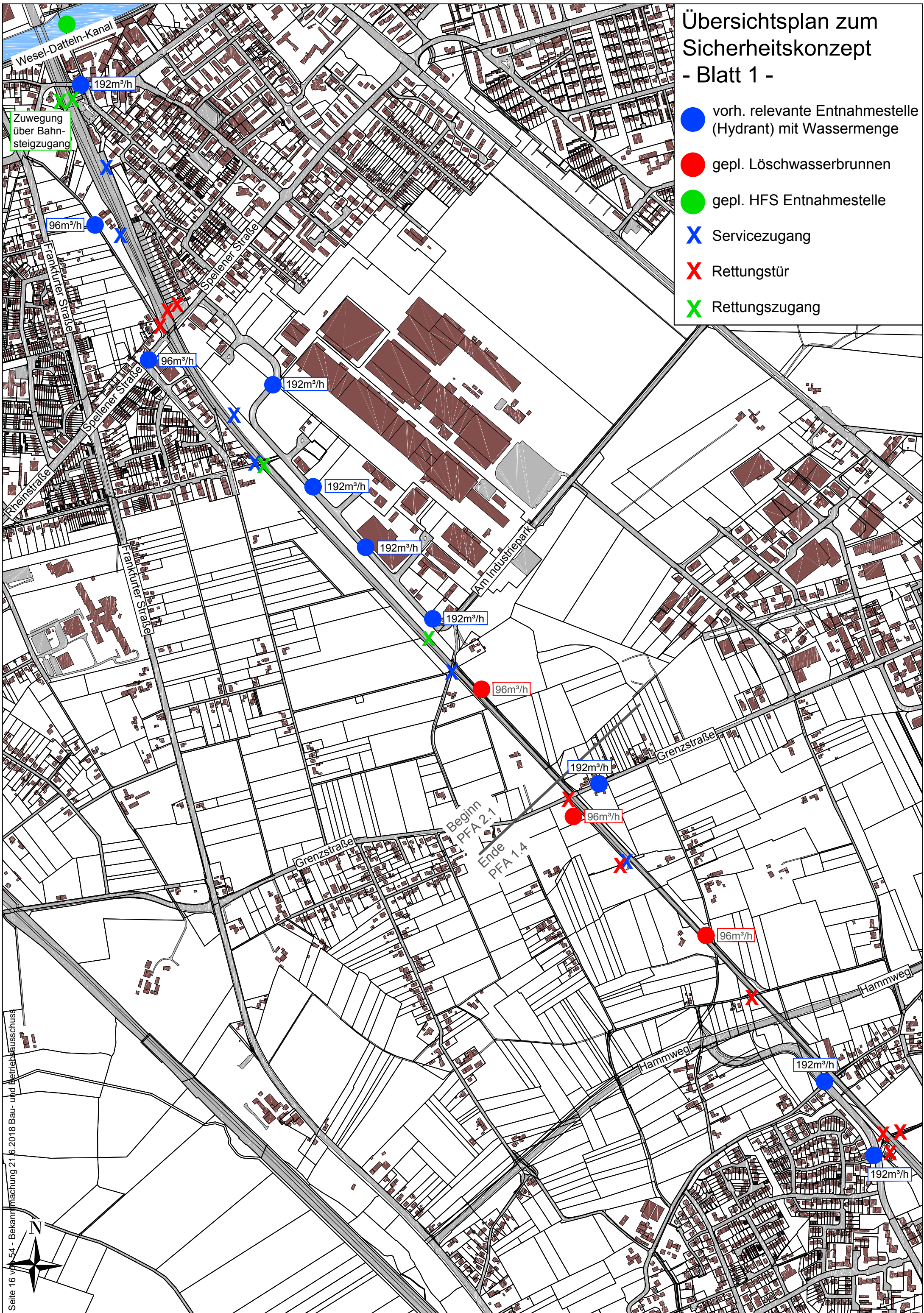
Der Schlauchwagen, welcher zur Anwendung des HFS notwendig ist, ist der Feuerwehr Voerde aktuell vom Bund zur Verfügung gestellt. Für die Stadt ist es von essentieller Notwendigkeit, dass diese Logistik nachhaltig zur Verfügung gestellt wird.

Transparente Elemente neben den Rettungstüren:

Die DB sagt zu, dass in Abstimmung mit der Kommune transparente Elemente ausgeführt werden.

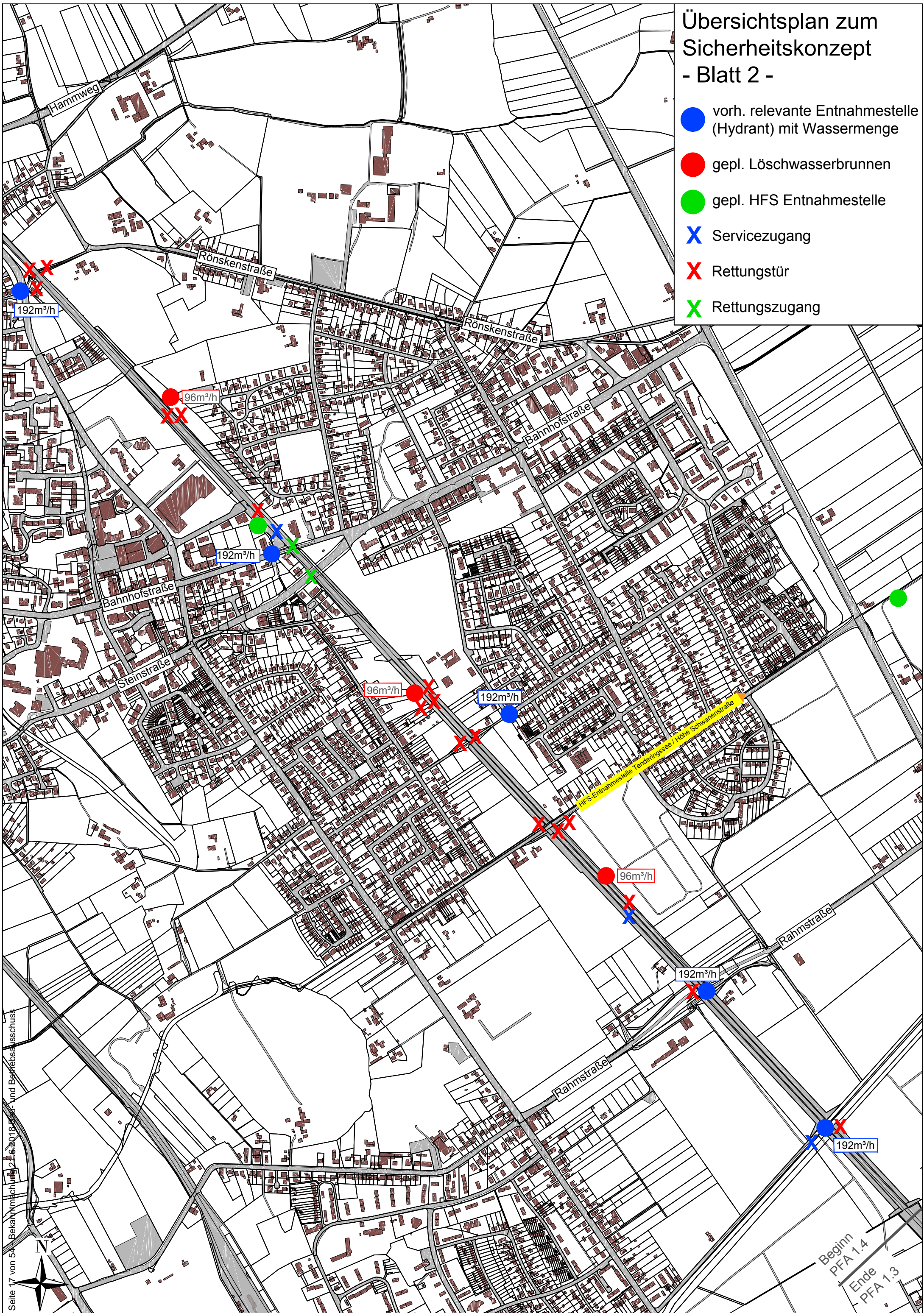
Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept - Blatt 1 -

- vorh. relevante Entnahmestelle (Hydrant) mit Wassermenge
- gepl. Löschwasserbrunnen
- gepl. HFS Entnahmestelle
- X Servicezugang
- X Rettungstür
- X Rettungszugang



Übersichtsplan zum Sicherheitskonzept - Blatt 2 -

- vorh. relevante Entnahmestelle (Hydrant) mit Wassermenge
- gepl. Löschwasserbrunnen
- gepl. HFS Entnahmestelle
- X Servicezugang
- X Rettungstür
- X Rettungszugang



Beginn PFA 1.4
 Ende PFA 1.3



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 29.05.2018

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW hier: Erlass einer Einzelsatzung für die Anlage "Schlesierstraße" in Voerde-Möllen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt die der Drucksache Nr. 788 als Anlage 1 beige-fügte Einzelsatzung zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW für die nachmalige Herstellung der Anlage „Schlesierstraße“.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Beitragseinnahmen auf PSP 7.100140 und 7.100385

Sachdarstellung:

Im März 2005 beschloss der Stadtrat das Straßen- und Kanalerneuerungsprogramm für den Orts-teil Möllen, welches vorsieht, die in Möllen notwendigen offenen Regenwasserkanalerneuerungen zusammen mit den ebenfalls erforderlichen Straßenerneuerungen durchzuführen. Gemäß diesem Programm wurden seit 2006 die Maßnahmen in den Straßen Leitkamp, Kampshof, Hauerlandstra-ße, Auf dem Bündler (westlich der Schlesierstraße), Im Busch und Königsberger Straße abgewi-ckelt.

Der Bau- und Betriebsausschuss beschloss im letzten Jahr die Fortsetzung des Straßen- und Ka-nalerneuerungsprogramms mit der Schlesierstraße (DS Nr. 610). Nach der vom Ing.-Büro Angen-voort + Barth erarbeiteten Entwurfsplanung zum Straßenausbau erhält die Schlesierstraße eine bituminöse Fahrbahn mit separaten durch Hochbord abgetrennten Gehwegen in einer Tempo-30-Zone, sowie einen neuen Regenwasserkanal.

Bei der nachmaligen Herstellung der Schlesierstraße ist die Stadt verpflichtet, Beiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NRW für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 24. Mai 2017 (SBS) zu erheben. Zu diesem Zwecke wird, wie in den bisher abgerechneten Straßen in Möl-len, der Erlass einer Einzelsatzung auf der Grundlage des § 3 Abs. 6 u. 9 SBS erforderlich.

Für die Schlesierstraße gelten aufgrund des Ausbaus im Trennungsprinzip hinsichtlich Ausbaubreite und Anteil der Beitragspflichtigen am beitragsfähigen Aufwand unmittelbar die Regelungen des § 3 Abs. 3 Ziffer 1 SBS. Auch die Schlesierstraße ist als Anliegerstraße i. S. v. § 3 Abs. 7 Ziffer 1 SBS einzustufen mit einem Anliegeranteil von 70 v. H.

In der anliegenden Einzelsatzung für die Schlesierstraße wird – wie in den Einzelsatzungen für die v.g. Anlagen – festgesetzt, dass der beitragsfähige Aufwand für die Erneuerung und Verbesserung der Einrichtungen für die Oberflächenentwässerung (Regenwasserkanäle) über einen Einheitssatz

und für die übrigen Teileinrichtungen der Straße nach tatsächlich entstandenen Aufwendungen abzurechnen ist.

Da bei der Erneuerung der Anlage inzwischen mit dem Straßenausbau und der Verlegung des Regenwasserkanals begonnen wurde, soll nun auf der Grundlage der Einzelsatzung und der SBS die Vorausleistungserhebung mit 70 v. H. der voraussichtlich zu erwartenden Straßenbaubeiträge erfolgen. Die Endabrechnung ist für das nächste Jahr vorgesehen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) DS 788 - Einzelsatzung Schlesierstraße

Satzung
**über den Umfang und die Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes
für die nachmalige Herstellung der Erschließungsanlage
„Schlesierstraße“
der Stadt Voerde (Niederrhein) vom xx. Juli 2018**

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat in seiner Sitzung am 03. Juli 2018 aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), des § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 (GV. NW. S. 712), und des § 3 Absätze 6 u. 9 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NRW für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 24. Mai 2017 – jeweils in der zur Zeit gültigen Fassung – folgende Satzung beschlossen:

§ 1
Allgemeines

- (1) Die Erschließungsanlage „Schlesierstraße“ wird im Trennungsprinzip ausgebaut und somit nachmalig hergestellt.
- (2) Diese Ausbaumaßnahme stellt eine straßenbauliche Maßnahme nach § 8 KAG NRW dar, für die von den Eigentümern bzw. Erbbauberechtigten der durch die Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke zum Ersatz des Aufwandes und als Gegenleistung für die durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile Beiträge nach Maßgabe dieser Satzung erhoben werden.
- (3) Soweit durch diese Satzung keine weiteren Abweichungen festgelegt werden, gelten die Bestimmungen der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NRW für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 24. Mai 2017 – Straßenbaubeitragsatzung –.

§ 2
Umfang und Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

- (1) Beitragsfähig sind alle Aufwendungen gemäß § 2 Absatz 1 der Straßenbaubeitragsatzung der Stadt Voerde (Niederrhein).
- (2) Für die Erneuerung und Verbesserung der Einrichtungen für die Oberflächenentwässerung wird der beitragsfähige Aufwand nach einem Einheitssatz in Höhe von 28,77 Euro pro Quadratmeter Straßenfläche ermittelt.
- (3) Für die übrigen Teileinrichtungen wird der beitragsfähige Aufwand nach den tatsächlichen Aufwendungen ermittelt.

§ 3
Beitragspflichtige

- (1) Beitragspflichtig ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des durch die jeweilige Erschließungsanlage erschlossenen Grundstückes ist. Mehrere Eigentümer eines Grundstückes sind Gesamtschuldner.
- (2) Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so tritt an die Stelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte.

- (3) Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

§ 4 Vorausleistungen

Sobald mit der Durchführung der Maßnahme begonnen worden ist, wird die Stadt auf Grundlage des § 7 der Straßenbaubeitragsatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) Vorausleistungen in Höhe von 70 Prozent des voraussichtlichen Straßenbaubeitrages erheben.

§ 5 Fälligkeit

Der Beitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig.

§ 6 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen kann gegen die vorstehende Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt Voerde vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), den

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 30.05.2018

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Ergänzung des Ausbaubeschlusses und Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Straßen- und Kanalerneuerung Eichenweg

Beschlussvorschlag:

Für den Bau- und Betriebsausschuss:

Der Bau- und Betriebsausschuss stimmt der Erneuerung aller / von 50 % der Grundstücksanschlussleitungen im Zuge der Erneuerung des Mischwasserkanals im Eichenweg zu.

Für den Stadtrat:

Der Stadtrat stimmt der Bereitstellung über-/außerplanmäßiger Verpflichtungsermächtigungen für das Haushaltsjahr 2019 wie folgt zu:

100.000 € auf dem PSP 7.100502 „Ausbau Straße Eichenweg“ (überplanmäßig)

240.000 € auf dem PSP 7.100511 „Ausbau MW-Kanal Eichenweg“ (außerplanmäßig)

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	54 - Verkehrsflächen und -anlagen						
Maßnahme:	7.100502 - Ausbau Straße Eichenweg (südl. d. Spellener Str.)						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2018	2019	2020	2021	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	372.900 €		261.000 €	111.900 €			
Auszahlungen	613.000 €	33.000 €	240.000 €	340.000 €			
städt. Eigenanteil	240.100 €	33.000 €	-21.000 €	228.100 €	0 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	331.500 €		232.050 €	99.450 €			
Auszahlungen	513.000 €	33.000 €	240.000 €	240.000 €			
städt. Eigenanteil	181.500 €	33.000 €	7.950 €	140.550 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	41.400 €	0 €	28.950 €	12.450 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	100.000 €	0 €	0 €	-100.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil + Verbesserung / - Verschlechterung	-58.600 €	0 €	+28.950 €	-87.550 €	0 €	0 €	0 €
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		7.203 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		4.802 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	12.005 €	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 – Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100511 – Ausbau MW-Kanal Eichenweg						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2018	2019	2020	2021	später
Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:							
Einzahlungen	64.350 €		45.050 €	19.300 €			
Auszahlungen	537.000 €		297.000 €	240.000 €			
städt. Eigenanteil	472.650 €	0 €	251.950 €	220.700 €	0 €	0 €	0 €
Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:							
Einzahlungen	64.350 €		45.050 €	19.300 €			
Auszahlungen	297.000 €		297.000 €				
städt. Eigenanteil	232.650 €	0 €	251.950 €	-19.300 €	0 €	0 €	0 €
Abweichung zur bisherigen Veranschlagung							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	240.000 €	0 €	0 €	-240.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	-240.000 €	0 €	0 €	-240.000 €	0 €	0 €	0 €
+Verbesserung / -Verschlechterung							
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
Folgekosten							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge		20.088 €	Refinanzierung über Kanalbenutzungsgebühren				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		14.180 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		5.908 €					
Summe Folgeaufwand	0 €	0 €	einmalig <input type="checkbox"/>		jährlich <input checked="" type="checkbox"/>		
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt							
ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>							
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Sachdarstellung:

Der Bau- und Betriebsausschuss hatte am 08.03.2018 nach Durchführung der Anliegeranhörung die Kanal- und Straßenerneuerung des Eichenweges beschlossen (DS 745).

Im Haushaltsplan 2018 war aus der im vergangenen Jahr vorgenommenen Kostenschätzung heraus ein Mittelbedarf i.H. von insgesamt 480 T € für die Haushaltsjahre 2018 und 2019 angemeldet worden. Im Februar 2018 sind den betroffenen Bürgern die geschätzten Beiträge unter Einbeziehung einer eigenen aktualisierten Kostenschätzung mitgeteilt worden. Bei dieser Kostenschätzung wurde im Vergleich zum Vorjahr von erhöhten Baukostenpreisen (ca. 20%) gegenüber dem Haushaltsansatz ausgegangen.

Das mit der Ingenieurplanung beauftragte Ingenieurbüro (DS 746) hat im März 2018 im Zuge der Ausführungsplanung die Baukosten neu berechnet und fortgeschrieben. Aus der zu diesem Zeitpunkt vom Ingenieurbüro vorgelegten Kostenberechnung ergibt sich für den Produktbereich 54 (Verkehrsflächen und Anlagen) ein Mittelbedarf i.H. von insgesamt ca. 580 T €.

Die aktualisierten erhöhten Ausbaurkosten konnten bei der Mittelanmeldung und im Veränderungsdienst für den Haushaltsplanentwurf 2018 nicht mehr berücksichtigt werden. Da die Baumaßnahme ohnehin für 2 Haushaltsjahre veranschlagt ist, soll der Mittelmehrbedarf durch eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung i.H. von 100.000 € bereitgestellt werden. Die Deckung erfolgt aus einem Teil der für die grundhafte Sanierung der Alten Hünxer Straße genehmigten Verpflichtungsermächtigung für 2019. Die Haushaltsansätze für 2019 ff. werden bei der anstehenden Haushaltsplanung entsprechend angepasst (gesamthaushaltsneutral).

Der Mittelmehrbedarf führt zu keiner Erhöhung der in der Anliegeranhörung bekannt gegebenen geschätzten Beitragshöhe.

Erfordernis zur Neuverlegung von Grundstücksanschlussleitungen:

Das Plankonzept sah vor, den schadhafte Abwassersammler aus Beton zu erneuern und die vorhandenen langlebigeren Anschlussleitungen aus Steinzeug weiter zu nutzen. Bei Bedarf sollten nur einzelne schadhafte Grundstückanschlussleitungen repariert werden.

Bei der im April 2018 durchgeführten Kontrollinspektion wurde jedoch festgestellt, dass ca. 50 % der Grundstücksanschlussleitungen schadhaft sind (Sanierungsbedarf 120.000 €). Aufgrund dieser Erkenntnis kann in den nächsten Jahren eine Schadhafthäufung auch in den bislang schadenfreien Anschlussleitungen nicht ausgeschlossen werden.

Da sämtliche Abwasserleitungen bereits nach Ablauf der Nutzungsdauer abgeschrieben sind und sich nur noch mit einem Erinnerungswert im Anlagevermögen befinden, wird vorgeschlagen, alle Grundstücksanschlussleitungen komplett zu erneuern. Dadurch können aufwendige spätere Reparaturen vermieden werden und ergibt sich ein Wertezuwachs für das Anlagevermögen.

Die zusätzlichen investiven Ausgaben i.H. von 240.000 € werden im Haushaltsjahr 2019 fällig, so dass sich im Produktbereich 53 die Notwendigkeit einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung für das Haushaltsjahr 2019 ergibt. Die Deckung erfolgt aus einem Teil der für die Verlegung eines Schmutzwasserkanals in der Alten Hünxer Straße genehmigten Verpflichtungsermächtigung für 2019. Die Haushaltsansätze für 2019 ff. werden bei der anstehenden Haushaltsplanung entsprechend angepasst (gesamthaushaltsneutral).

Die jährlichen Kapital- und Betriebskosten werden über allgemeine Gebühren refinanziert (s. finanzielle Auswirkungen).

Für die Anlieger ergibt sich aus dem Mittelmehrbedarf keine zusätzliche Beitragsbelastung.

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Regionale Radwegeplanung Regionalverband Ruhr in Voerde - Abstimmungsbedarf

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde nimmt die Planungen zum regionalen Radverkehr des RVR (Regionalverband Ruhrgebiet) zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister bis Ende 2018 Trassenvarianten als Vorgabe für eine für die Linienführung erforderliche Machbarkeitsstudie zu erarbeiten und politisch abzustimmen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Sachdarstellung:

Die vom RVR (Regionalverband Ruhr) vor ca. 1 Jahr auf kommunaler Arbeitsebene der Metropole-Ruhr-Städte begonnenen Abstimmungen bezüglich einer Rahmenplanung für regionale Radschnellverbindungen und den regionalen Alltagsradverkehr sollen nunmehr unter Beteiligung der politischen Gremien fortgeführt werden. Über die Planungen und die Teilnahme der Stadt Voerde an den Teilregionalen Arbeitskreisen „regionaler Radverkehr“ wurde bereits in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses (PUA) am 14.11.2017 berichtet. Auch über eine erforderliche, gemeinsame Machbarkeitsstudie zusammen mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg, zur Erarbeitung einer konkreten Linienführung und einer Anbindung an den RS1 (Radschnellweg 1 von Hamm nach Duisburg), wurde dabei informiert.

Nun wurde als bisheriger Ergebnisstand der Erarbeitung die RVR-Rahmenplanung am 23. März 2018 in der RVR-Verbandsversammlung vorgestellt (RVR-DS 13/1030 – vgl. Anlage 2 zu dieser DS Nr. 16/782). Die Verbandsversammlung beschloss, dass als nächster Schritt die Stellungnahmen der Kommunen zur regionalen Radwegeplanung bis Jahresende einzuholen sind. Anschließend soll der regionale Radwegeplan als Anhang zum Regionalplan beschlossen werden. Über diesen Rahmenplan sollen nicht nur eine Fördermittelakquise betrieben und Handlungsbedarfe ermittelt werden, sondern auch Planungen an-

derer Baulastträger (z.B. von Straßen NRW) ggf. bereits berücksichtigt und koordiniert werden können.

Die regionale Radwegplanung zum Alltagsverkehr basiert auf Raumanalysen und verkehrlichen Erhebungen zu den Pendlerzahlen und weist unterschiedliche Konkrettheitsgrade der Linienführungen auf (vgl. Anlage 2 zur DS Nr. 16/782). Dem regionalen Radwegenetz werden je nach Pendlerzahl, Entfernungen und damit zugeordneter Kategorie unterschiedliche Ausbaustandards zugewiesen. Die bei dieser Netzplanung angewendeten Einstufungen lagen zwischen zwei Oberzentren bei maximal 25 km, zwischen zwei Mittelzentren bei maximal 20 km und zwischen zwei Grundzentren bei maximal 15 km Entfernung. Das daraus resultierende Luftliniennetz wurde mittels Potenzialanalyse in drei Kategorien eingeteilt

- regionale **Radschnellverbindungen** (> 2.000 Radler/Tag – 4,0 m Breite und 2,5m Fußweg separat),
- regionale **Radhauptverbindungen** (> 500 Radler/t – 3 m und 2 m Fußweg separat) und
- regionale **Radverbindungen** (< 500 Radler/t – 2,5 m bis 3 m Gesamtbreite).

Für Voerde ist nun aufgrund der Pendlerzahlen und Entfernungen nicht nur eine Anbindung an den geplanten und teils bereits vorhandenen Radschnellweg 1 (RS1 von Hamm nach Duisburg), sondern neu, eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Radschnellverbindung, also die höchste Kategorie, vorgesehen. Diese regionale Radschnellverbindung würde von Wesel (Rheinbrücke) bis nach Duisburg/Düsseldorf verlaufen (vgl. Anlage 1). Bau- und Unterhaltungsträger von Radschnellwegen ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Bei den regionalen Radhaupt- und Radverbindungen ist die Frage der Kostenträger nicht geklärt bzw. können entsprechende Förderanträge im „Aktionsplan Nahmobilität“ des Verkehrsministeriums für das Land NRW gestellt werden. Radschnellwegprojekte sollen dagegen vom Land gesondert gefördert werden. Ob auch eine für die Linienführung von Radschnellwegen erforderliche Machbarkeitsstudie ebenso vom Land getragen wird, ist noch nicht bekannt. Ziel beim Ausbau und Verbesserungen bei den regionalen Radwegverbindungen ist eine deutliche Entlastung der Straßen und Autobahnen und damit auch die Erreichung von Klimaschutzzielen und CO₂ Minderungen.

Der abschließende RVR-Bericht mit Auswertung bisheriger fachlicher Hinweise zur regionalen Radwegeplanung und eine Drucksachenvorlage soll den Kommunen bis 15.06. zugestellt werden, sodass im Planungs- und Umweltausschuss am 19.06. dazu berichtet werden kann.

Wie geht es weiter?

Bisher wurde seitens der Verwaltung deutlich gemacht, dass eine Anbindung an den RS1 begrüßt wird. Ein genauer Verlauf eines regionalen Radhaupt- oder Radschnellweges in Voerde muss jedoch erst planerisch ermittelt und politisch beraten werden. Dies gelingt nur über eine gemeinsame Machbarkeitsstudie mit den Städten Wesel, Dinslaken und Duisburg.

In der Anlage 3 zur DS 16/782 sind mögliche Radschnellverbindungen in Voerde dargestellt. Dabei wird seitens FD 6.1 eine Führung möglichst nah entlang der Bahntrasse Emmerich-Oberhausen favorisiert, weil der Bahnhof Voerde und der Bahnhof Friedrichsfeld an der Strecke liegen würden und damit die bevölkerungsreichsten Ortsteile Voerde und Friedrichsfeld gut anzubinden wären. Zudem besteht bereits teilweise ein bahnparalleler Radweg, bei dem die Problematik der Hauszufahrten entfällt und eine relativ geradlinige Verbindung entstehen würde. Auch ist aufgrund der Betuwe-Planungen der bestehende, bahnparallele Radweg neu als mindestens 3,5 m breiter Radweg wiederherzustellen, da er gleichzeitig als Rettungsweg genutzt werden soll. Andere Linienführungen mit Synergieeffekten sind ebenso denkbar, allerdings teils mit schlechten Platzverhältnissen.

In einer kommunenübergreifenden Machbarkeitsstudie sollten bestehende verkehrsbezogene Zukunfts- und Rahmenplanungen sowie Ziele und Handlungsbedarfe mit einfließen. Denn z.B. auch der VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR) führt in Abstimmung mit dem Kreis Wesel und der Leader-Region „LAG Lippe-Issel-Niederrhein“ das Projekt „Mobilität im ländlichen Raum: Bestandsaufnahme und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zum ÖPNV im Pilotraum Kreis Wesel“ durch. Dadurch haben sich z.B. bereits Synergien für das geplante Leader-Mobilitätskonzept zur besseren Anbindungen des ländlichen Raumes ergeben. So ist eine durch Leader geplante Förderung einer Standortuntersuchung für Mobilstationen in Verbindung mit einer bedarfsgerechten und flexibleren Ergänzung des ÖPNV für die fünf Kommunen der Leader-Region (Hamminkeln, Wesel, Schermbeck, Hünxe und Voerde) geplant. Lenkung der Verkehrsströme auf verschiedene, attraktiver gestaltete Verkehrsangebote (Modal Split) wie z.B. einen bedarfsgerechteren ÖPNV und die Förderung sowie Bewerbung schneller und sicherer Radwege sind u.a. auch Maßnahmen unseres Integrierten Klimaschutzkonzeptes von Ende 2015.

Aufgrund einer häufig diskutierten erforderlichen „Verkehrswende“, also dem Trend auch hin zur Nutzung von E-Bikes, der Bestrebungen zur besseren Vernetzung und attraktiveren Nutzung verschiedener Verkehrsarten sowie auch der mittel- bis langfristigen Planungen der Radschnellverbindungen, könnten auch langfristige Perspektiven wie z.B. ein extra geführter Radweg, eine neue Radbrücke nach Wesel usw. in eine Machbarkeitsstudie einfließen.

Haarmann

Anlage(n):

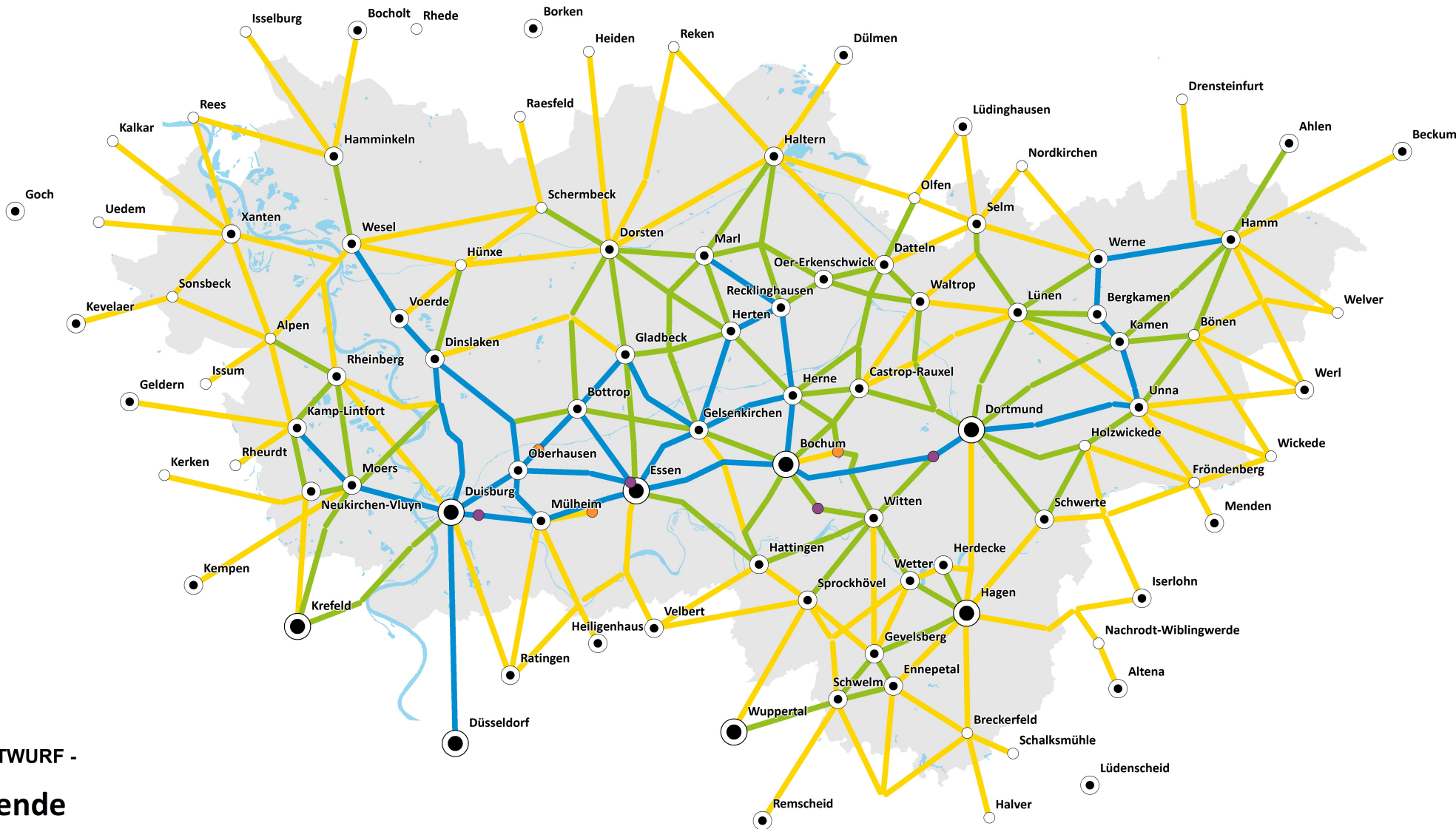
- (1) DS 16-782 Anlage 1 Netzkategorien
- (2) DS 16-782 Anlage 2 Vorlage PA RRWN
- (3) Alternativtrassen

Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

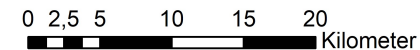


- ENTWURF -

Legende

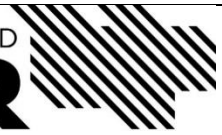
Bedeutende Ziele Netzkatgorie

- Grundzentrum — Radverbindung (<=500 Radler/Tag)
- Mittelzentrum — Radhauptverbindung (>500 bis <=2000 Radler/Tag)
- Oberzentrum — Radschnellverbindung (>2000 Radler/Tag) inkl. RS1 RS MR
- Einkaufszentrum
- Universität



Die Regionaldirektorin

REGIONALVERBAND
RUHR



Drucksache Nr.: 13/1030

14.02.2018

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Planungsausschuss	vorberatend	28.02.2018	4.4
Umweltausschuss	vorberatend	02.03.2018	6
Verbandsausschuss	vorberatend	12.03.2018	
Verbandsversammlung	beschließend	23.03.2018	

**Betreff: Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz
Hier: Netzplanung und weiteres Vorgehen**

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den Entwurf der Netzplanung zum Regionalen Radwegenetz zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die vorgeschlagene Vorgehensweise mit der sechsmonatigen Beteiligung der Kommunen durchzuführen.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r
Welter, Sebastian	Wagener, Maria	Bereich III Planung
Akt.zeichen		Tönnes, Martin

Beratungs- ergebnis	<input type="checkbox"/> laut Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss	
	<input type="checkbox"/> einstimmig	Ja:	Nein: Enth.:

Weiterentwicklung Regionales Radwegenetz Hier: Netzplanung und weiteres Vorgehen

Zielsetzung

Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan).

Aufbauend auf dem Beschluss der Verbandsversammlung zur Drucksache 13/0564 (VV am 30.09.2016) wird dieses Konzept mit Unterstützung des Planungskonsortiums Planersocietät, Dortmund und Planungsbüro VIA, Köln erarbeitet. In die Erarbeitung sind Kommunen, Kreise, Emschergenossenschaft/ Lippeverband, Straßen.NRW, Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), RuhrTourismus GmbH (RTG) und Business Metropole Ruhr (BMR) eingebunden. Bereits mit den Vorlagen Nr. 13/0723 und Nr. 13/0806 wurden die zuständigen Fachgremien des RVR über die Arbeitsstände in Kenntnis gesetzt.

Das Konzept des Regionalen Radwegenetzes aus dem Jahr 2012 (VV Beschluss vom 25.06.2012) stellt für den Regionalverband Ruhr bereits heute die Grundlage für die Planung, den Bau und den Betrieb von regionalen Radwegeverbindungen in der Metropole Ruhr dar. Mit dem bestehenden Konzept werden die regionalen Radwegeplanungen und -projekte, der damit zusammenhängende Grunderwerb, die Fördermittelakquise, die Bestandssicherung und -pflege, ein koordinierendes Routen- und Qualitätsmanagement sowie ein gemeinsames Marketing mit der RTG für bestimmte Themenrouten definiert. Das bisherige Netz ist – abgesehen von dem Radschnellweg Ruhr RS 1 – eher freizeitorientiert. Allerdings werden einige dieser regionalen Trassen bzw. Routen in regionalen, aber auch innerstädtischen Netzzusammenhängen für Alltagswege, insbesondere Berufswege, genutzt. Diese Entwicklung – nicht zuletzt auch durch die steigende Nutzung von Pedelecs und der damit zusammenhängenden Vergrößerung der Reichweiten sowie den NRW- und deutschlandweiten Planungen zu Radschnellverbindungen, die ebenfalls auf die Zielgruppe Alltagsverkehr fokussieren – greift der RVR mit diesem Projekt auf.

Ziel des Konzepts zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeit- bzw. das touristische Netz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen.

Dieses künftige Netz soll entsprechend der zu erwartenden Nutzung in drei Kategorien aufgebaut werden:

- Radschnellverbindungen
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Die Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden behandelt.

Erarbeitungsprozess

Seit Ende 2016 erfolgt die Bearbeitung der konzeptionellen Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes in enger Abstimmung mit allen Projektbeteiligten.

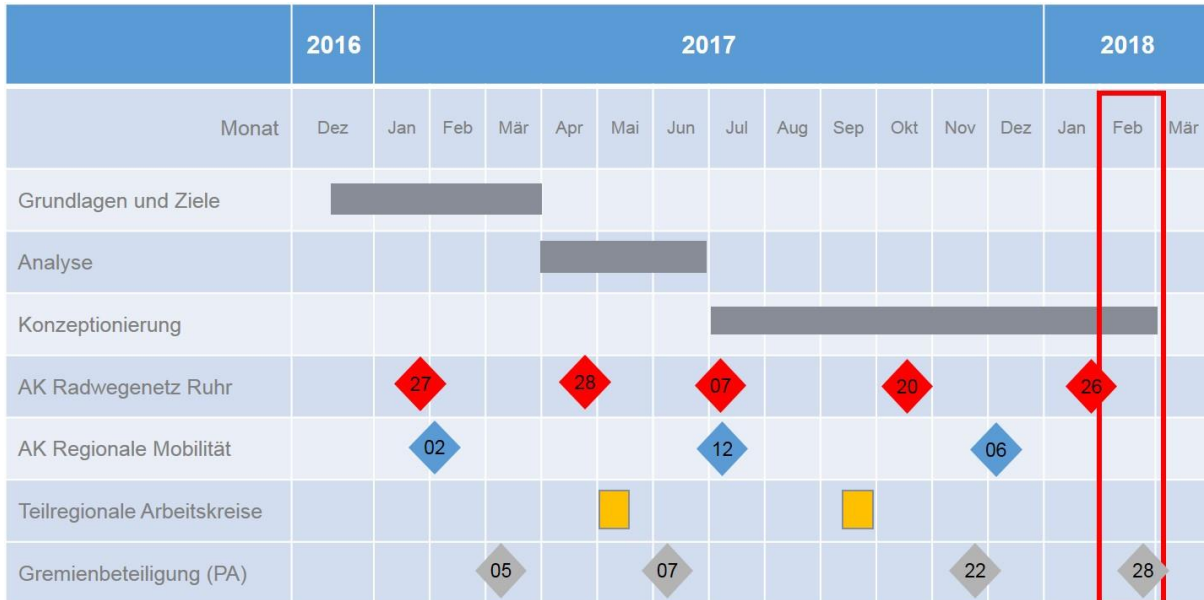


Abbildung 1: Beteiligungsprozess der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetz

Über jeweils zwei Arbeitskreise pro Teilregion (West, Mitte, Ost) im Mai und September 2017 konnte das fachliche Wissen der kommunalen und institutionellen Vertreterinnen und Vertreter in die Arbeitsschritte mit einfließen. Die Bereitschaft zur Mitwirkung bei der Konzeption war durchgehend hoch. Insbesondere die Verknüpfung mit den kommunalen Radverkehrsnetzen, Qualitätsstandards, die Potenziale für den Alltagsradverkehr sowie die Konkretisierung des Netzes (Umlegung) wurden vor Ort thematisiert.

Methodik

Die methodische Erarbeitung der Konzeption kann vereinfacht in fünf Arbeitsschritte aufgeteilt werden.

1. Netzplanung
2. Potentialanalyse
3. Qualitätsstandards
4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung
5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

1. Netzplanung

Zunächst wurden die Verbindungen zwischen den einzelnen Kommunen richtlinienkonform zugeordnet. Dabei wurden die Einstufungen der Kommunen nach dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) in Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Einordnung berücksichtigt:

- z. B. zwischen zwei Oberzentren maximal 25 km

- z. B. zwischen zwei Mittelzentren maximal 20 km
- z. B. zwischen zwei Grundzentren maximal 15 km

Am Ende dieses Arbeitsschrittes steht das entwickelte Luftliniennetz, welches die Kommunen innerhalb des Verbandsgebietes und die an den RVR angrenzenden Städte miteinander verbindet (Karte 1 der Anlage).

2. Potenzialanalyse

Eine Abschätzung der Radverkehrspotenziale im Verlaufe der Luftlinien ist von hoher Bedeutung bei der Weiterqualifizierung dieses Netzes. Einfließende Parameter zur Abschätzung der Radverkehrspotenziale sind Pendler, Einkaufs- und Freizeitverkehre, die Entfernungen zwischen den Zielen, Binnenverkehre, der bestehende und ein prognostizierter Modal-Split (10% – 35%) sowie die Topographie des Streckenverlaufes.

Unter Ansatz dieser Eingangsgrößen wurde für alle Luftlinienverbindungen das jeweilige Nutzenden-Potenzial ermittelt und eine Zuordnung zu drei Kategorien getroffen:

- Regionale Radschnellverbindung bei mehr als 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radhauptverbindung bei 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag,
- Regionale Radverbindung bei weniger als 500 Radfahrenden pro Tag.

Die Abbildung 2 in der Anlage zeigt das Ergebnis dieses Arbeitsschritts.

3. Qualitätsstandards

Um den aufgezeigten Potenzialen auch über eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden, wurden für die drei Kategorien die in Abbildung 3 der Anlage dargestellten Qualitätsstandards (auf Grundlage vorhandener Richtlinien) entwickelt. Die jeweiligen Querschnittsdarstellungen zeigen die Aufteilung des Verkehrsraumes am Beispiel von separat geführten Radwegen.

- Radschnellverbindungen (4 m und 2,50 m)
- Radhauptverbindungen (3 m und 2 m)
- Radverbindungen (2,50 m bis 3 m)

4. Konkretisierung des Netzes/ Umlegung

Für jede Radverbindungsachse (Luftlinie) wurde gemeinsam mit den kommunalen Vertretern eine konkrete, räumlich verortete Führung fachlich identifiziert. Die Konkretisierung der Führung für eine Verbindung im Alltagsradverkehr erfolgte unter der Prämisse, möglichst direkte und schnelle Führungen herzustellen. Hierbei kann es sich um eine vorhandene Radverkehrsverbindung im Straßen- und Wegenetz handeln, oder um eine neue Führung. Dies bedeutet, dass eine neue Planung und somit ein Neubau oder eine Umgestaltung eines Straßenraums vorgeschlagen wird. Der Entwurf dieses Alltagsradwegenetzes ist in Abbildung 4 der Anlage dargestellt.

5. Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe

Das Konzept soll auch erste Aussagen zu den Handlungsbedarfen treffen. Daher wurde anhand von aktuellen Luftbildern und unter Verwendung der Datenbank von

Straßen.NRW die Möglichkeit der jeweiligen Führungen geprüft und Handlungsbedarfe identifiziert. Das Konzept lässt den Gebietskörperschaften und weiteren Trägern den Raum für eine Konkretisierung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung von Netzabschnitten.

Erste Ergebnisse der Untersuchung

Das aus den oben dargestellten Bausteinen entwickelte Konzept für das Regionale Radwegenetz für den Alltagsradverkehr hat eine gesamte Länge von rund 1.900 km. Die Streckenlängen teilen sich auf die drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 360 km)
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 760 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 840 km)

Die als potenzielle Radschnellverbindungen identifizierten Strecken würden nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW vorwiegend in die Trägerschaft des Landes fallen. Eine weitere Differenzierung nach möglichen Baulastträgerschaften in den beiden anderen Kategorien ist zur Zeit noch in der Erarbeitung.

Ein Vergleich zwischen bisherigem Freizeitnetz und dem neukonzipierten Alltagsnetz zeigt, dass rund 36% deckungsgleich sind und damit für das Alltagsnetz nutzbar sind (Abbildung 5 der Anlage).

Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

Derzeit werden die bis Mitte Januar 2018 eingegangenen fachlichen Hinweise durch die Gutachter ausgewertet. Die Konzeption soll ab April 2018 in Form eines Berichtes den Kommunen und Kreisen im Verbandsgebiet zur Befassung bereitgestellt werden. Vorgesehen ist ein halbjähriger Zeitraum, in dem der RVR das Konzept in drei Teilraumkonferenzen vorstellt. Im Verlauf der kommunalen Befassung werden Hinweise und Anregungen erwartet, die vom RVR ausgewertet werden. Daran anschließend wird die Konzeption nochmals in den politischen Gremien des RVR, voraussichtlich im 4. Quartal 2018, behandelt.

Die Ergebnisse dieser Konzepterarbeitung dienen u.a. als Grundlage für Gespräche mit dem Verkehrsministerium sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW. Abbildung 2 zeigt den geplanten zeitlichen Ablauf.

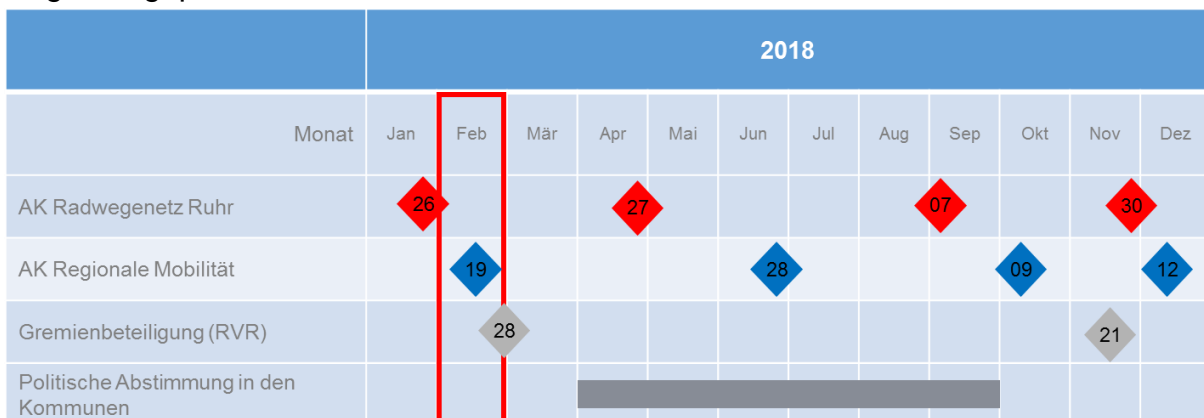


Abbildung 2: Weiterer Abstimmungsprozess der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

Anlage 1

zu Drucksache Nr. 13/1030

Kartenentwürfe und Abbildungen zur Weiterentwicklung
des Regionalen Radwegenetzes

ENTWURF

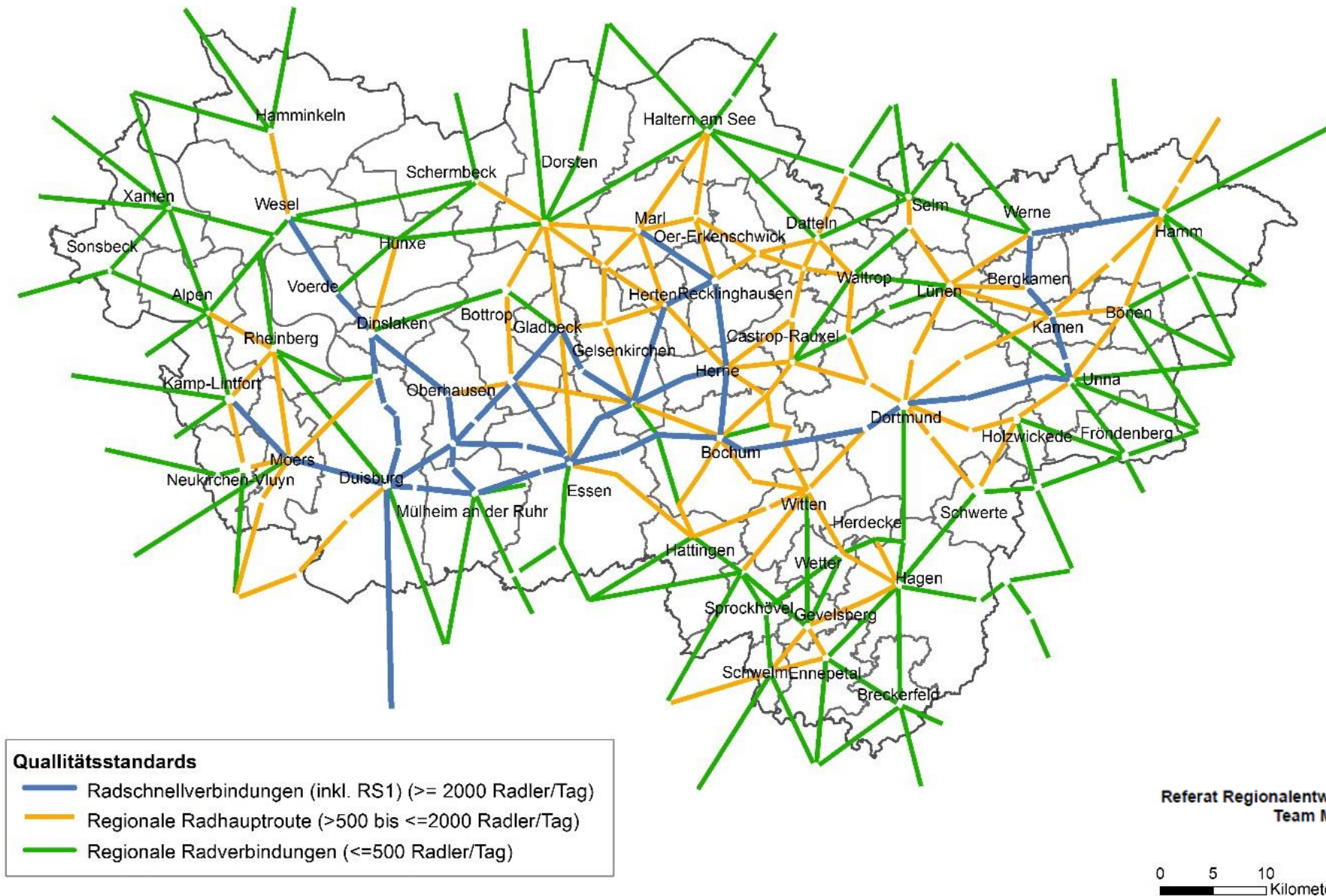
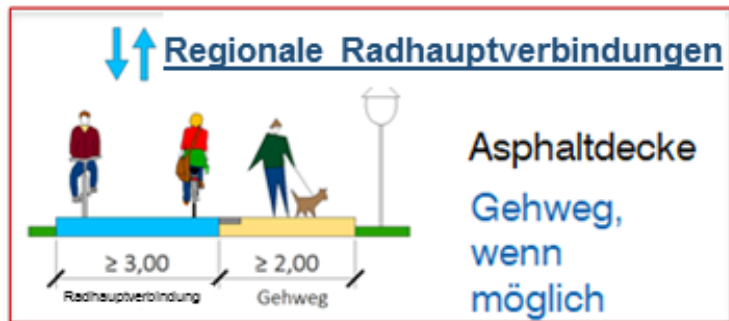


Abbildung 2

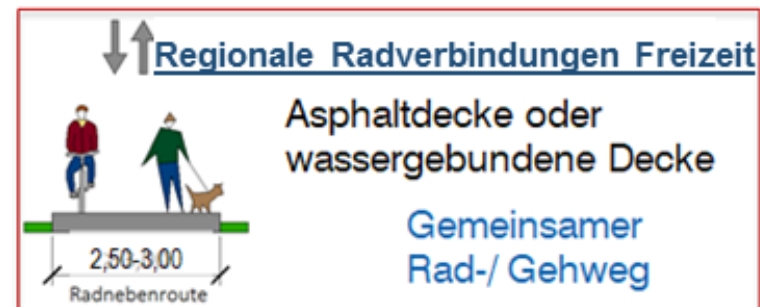
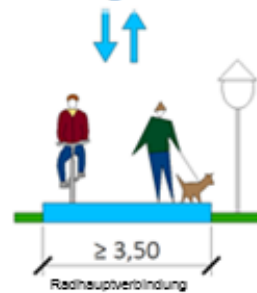
Alltagsradverkehr

Freizeitradverkehr

ENTWURF



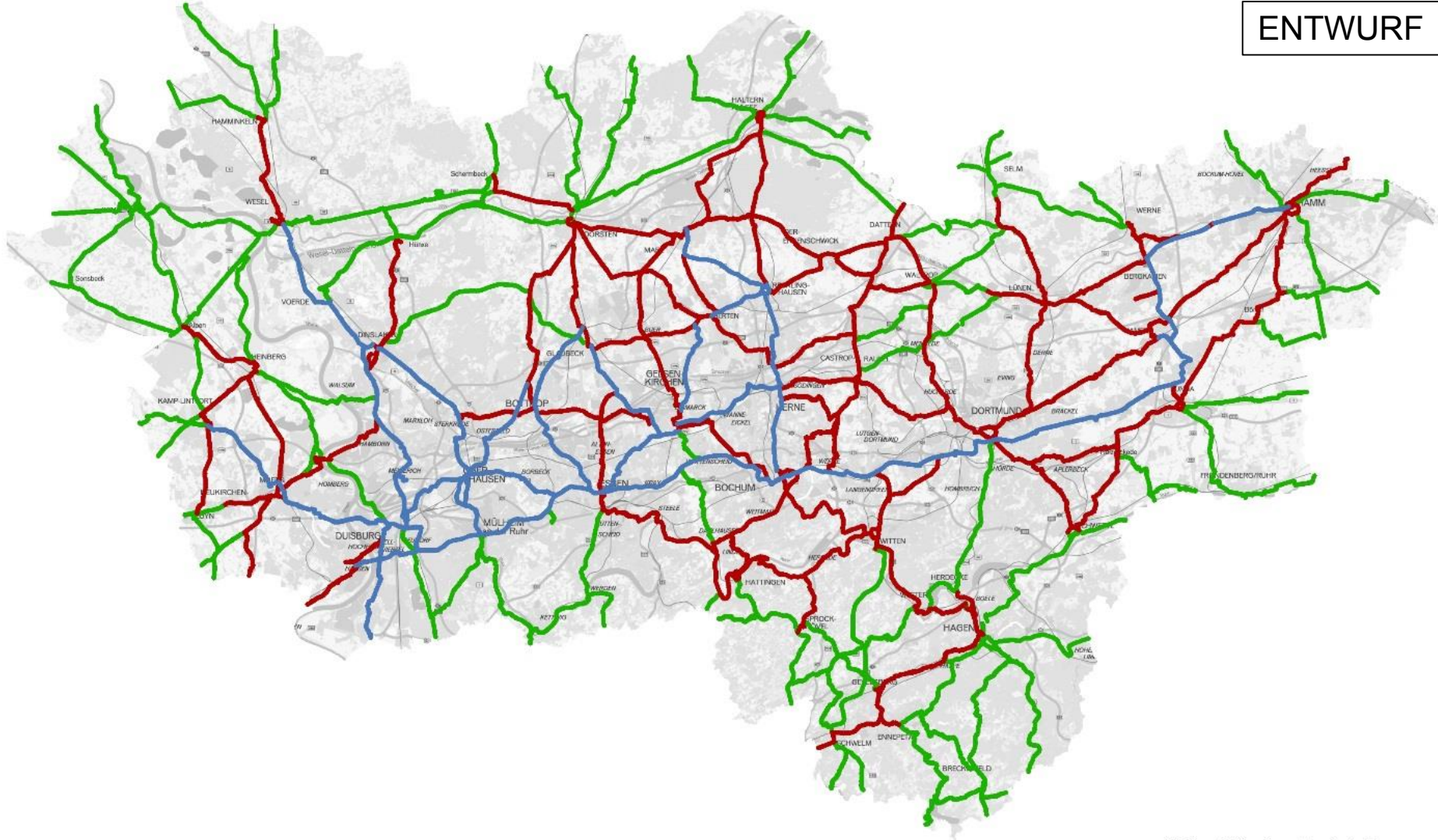
Bei gemeinsamer
 Führung



Qualitätsstandards in der Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes

Abbildung 3

ENTWURF



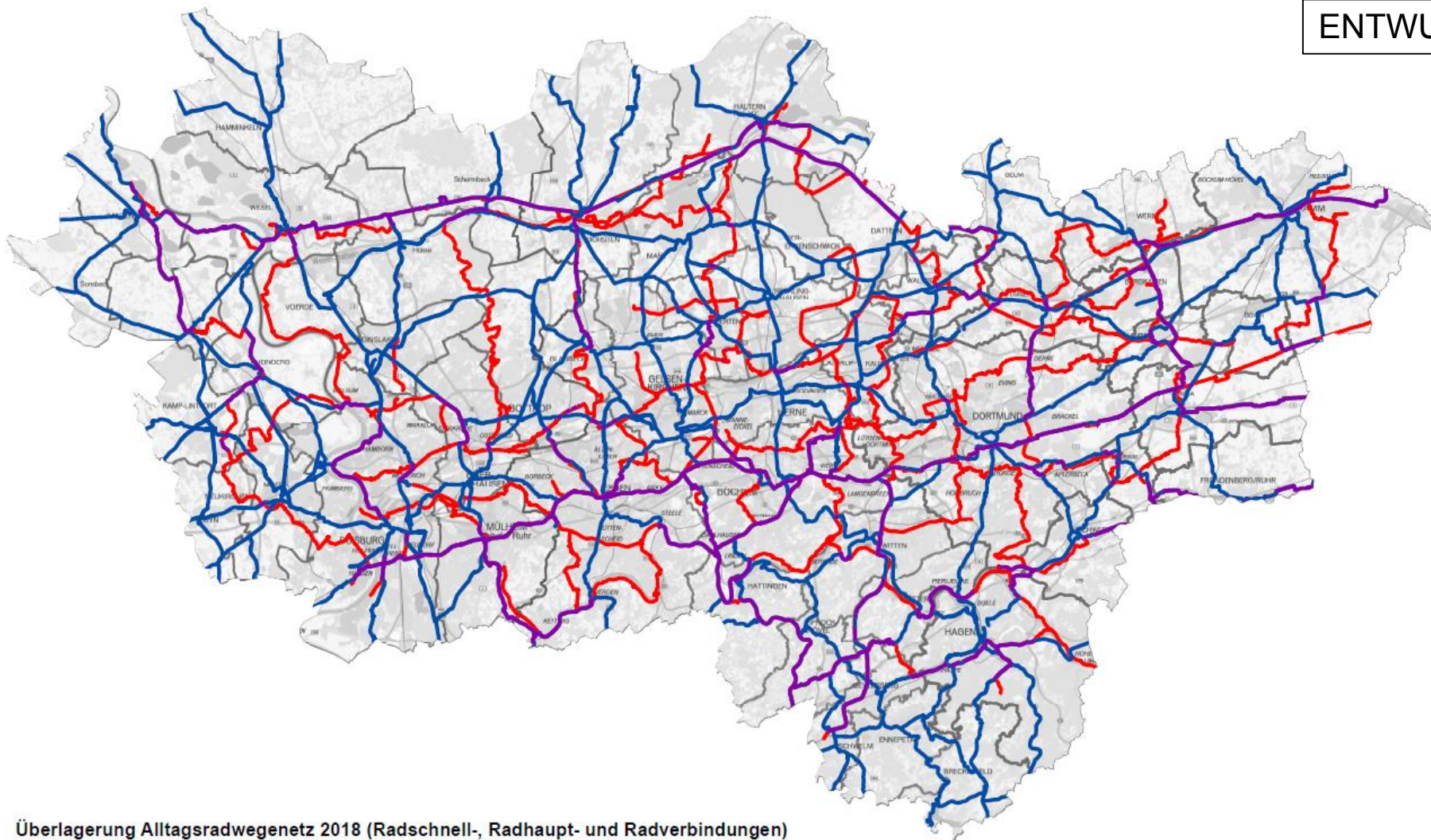
Alltagsradwegenetz 2018

- Radschnellverbindungen
- Regionale Radhauptverbindungen
- Regionale Radverbindungen

Referat Regionalentwicklung
Team Mobilität

Abbildung 4

ENTWURF



Überlagerung Alltagsradwegenetz 2018 (Radschnell-, Radhaupt- und Radverbindungen) mit Verbindungen des Regionalen Radwegenetzes 2012 (I. und II. Ordnung)

Legende

- Überlagerung
- Alltagsradwegenetz 2018
- Regionales Radwegenetz 2012




Referat Regionalentwicklung
Team Mobilität

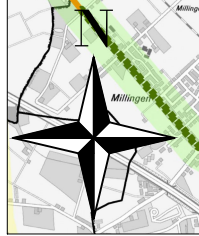
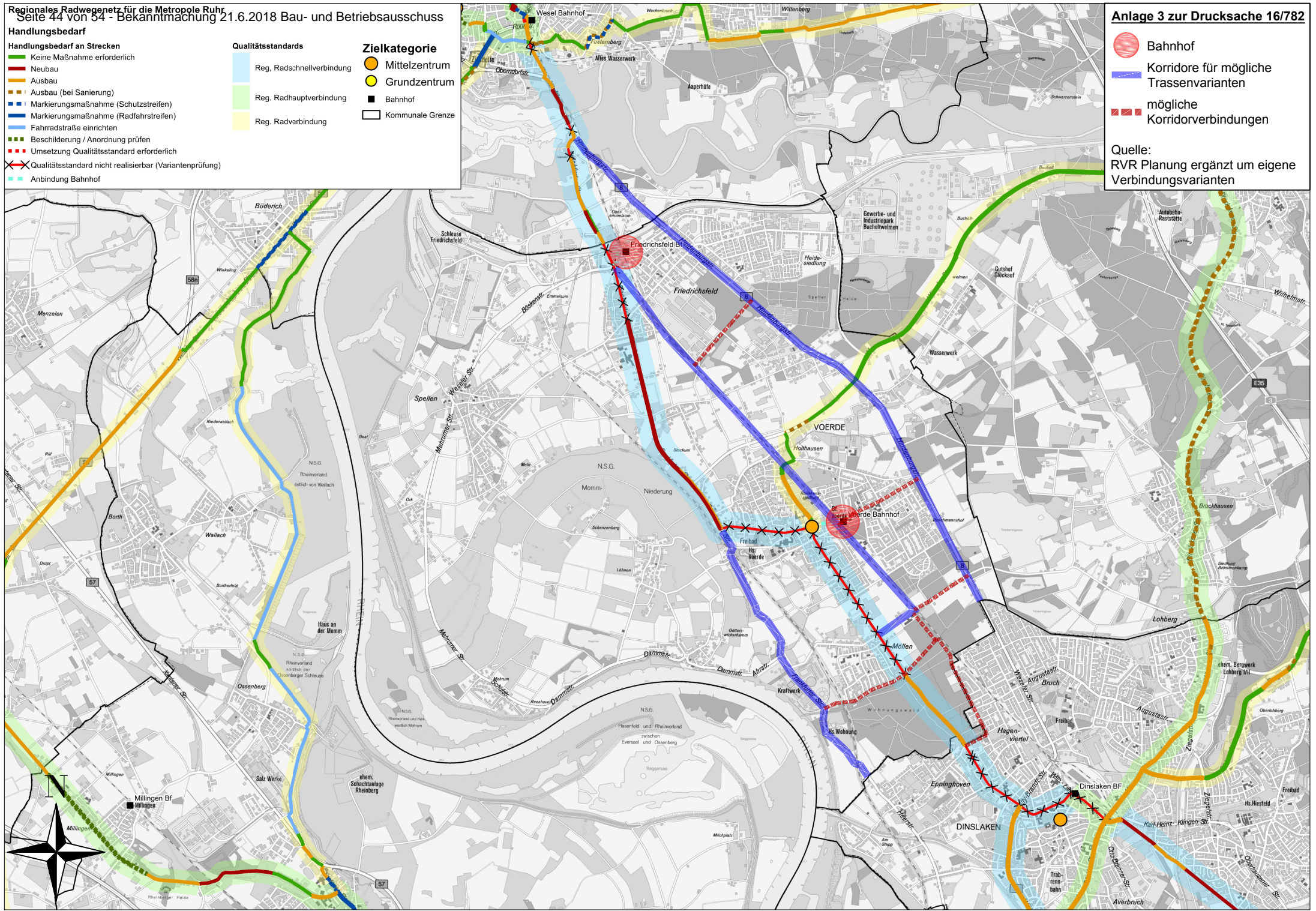
Stand 09.02.2018



Abbildung 5

- | | | |
|---|---------------------------|----------------------|
| Handlungsbedarf an Strecken | Qualitätsstandards | Zielkategorie |
| Keine Maßnahme erforderlich | Reg. Radschnellverbindung | Mittelzentrum |
| Neubau | Reg. Radhauptverbindung | Grundzentrum |
| Ausbau | Reg. Radverbindung | Bahnhof |
| Ausbau (bei Sanierung) | | Kommunale Grenze |
| Markierungsmaßnahme (Schutzstreifen) | | |
| Markierungsmaßnahme (Radfahrstreifen) | | |
| Fahrradstraße einrichten | | |
| Beschilderung / Anordnung prüfen | | |
| Umsetzung Qualitätsstandard erforderlich | | |
| Qualitätsstandard nicht realisierbar (Variantenprüfung) | | |
| Anbindung Bahnhof | | |

-  Bahnhof
 -  Korridore für mögliche Trassenvarianten
 -  mögliche Korridorverbindungen
- Quelle:
 RVR Planung ergänzt um eigene Verbindungsvarianten





Drucksache

- öffentlich -

Datum: 29.05.2018

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	19.06.2018	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2018	vorberatend
Stadtrat	03.07.2018	beschließend

Bebauungsplan Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ Hier: Aufstellungsbeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Ndrhh.) beschließt gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 136 „Poststraße / Kurierweg“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/786 dargestellten Bereich.
2. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Sachdarstellung:

Das Plangebiet überlagert, wie in Anlage 2 zu dieser Drucksache dargestellt, einen Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 63 - 2. Änderung „Lippe-Seiten-Kanal / Alte Hünxer Straße“. Der Satzungsbeschluss für diese Änderung wurde im Dezember 2010 gefasst, die Bekanntmachung erfolgte am 03.02.2011. Aufgrund eines Klageverfahrens wurde der Bebauungsplan durch das Oberverwaltungsgericht Münster (OVG) mit Urteil vom 30.11.2012 für unwirksam erklärt. Grundlage hierfür waren im Wesentlichen Mängel bei einzelhandelsbezogenen Festsetzungen. Zur Behebung der festgestellten Mängel wurde ein ergänzendes Verfahren durchgeführt. Im Jahr 2013 wurde schließlich mit Abschluss dieses Verfahrens der Bebauungsplan rückwirkend zum 03.02.2011 in Kraft gesetzt.

Für das Plangebiet setzt der Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung bisher, gegliedert durch die festgesetzten Erschließungsstraßen, im südlichen Teil Mischgebiet (MI) sowie im zentralen und im nördlichen Teilbereich Gewerbegebiet (GE) fest. Entsprechend den GE-Festsetzungen sollte im Wesentlichen eine Industriebrache zur Ansiedlung von mittelständischen Gewerbebetrieben reaktiviert werden. Teil dieser Brachfläche ist auch das genannte Mischgebiet. Seit Jahresbeginn 2011 konnte bis heute eine erfolgreiche Umsetzung der ursprünglichen Planungsziele nicht erreicht werden. Das Plangebiet wurde stattdessen über Jahre durch die vorhandenen leerstehenden, zunehmend verfallenden Altgebäude geprägt. Aus Sicht der Stadtentwicklung blieben damit wichtige Flächenpotenziale für die Innenentwicklung ungenutzt. Für das städtebauliche Erscheinungsbild ergaben sich keine Verbesserungen.

Größter Grundstückseigentümer des überwiegenden Teils des Plangebietes ist die Volksbank Rhein-Lippe eG. Interne Überlegungen seitens des Eigentümers haben dazu geführt, ein neues Nutzungskonzept zu verfolgen, um eine Entwicklung des Areals erfolgreich umsetzen zu können.

Dafür ist grundsätzlich vorgesehen, im zentralen Bereich des Plangebietes ein Verwaltungsgebäude für die Volksbank zu errichten. Da darüber hinaus eine anhaltende Nachfrage nach Baugrundstücken am Wohnungsmarkt festzustellen ist, soll der zulässige Anteil an Wohnnutzungen im Plangebiet erhöht werden.

Diese veränderten Entwicklungsabsichten wurden der Stadtverwaltung vorgestellt und erörtert. Da die bisherigen planerischen Zielvorstellungen für den Bereich des Plangebietes nicht zu einer nachhaltigen Folgenutzung geführt haben, wird eine Anpassung des planungsrechtlichen Rahmens aus städtischer Sicht ebenfalls als erforderlich angesehen. Durch die planungsrechtliche Umsetzung des Nutzungskonzepts und eine entsprechende bauliche Entwicklung würde absehbar eine Wiedernutzbarmachung des Areals erreicht werden können. Damit würde dem stärkeren Erfordernis der Innenentwicklung und gleichzeitig den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen. Der Inanspruchnahme von bisher nicht baulich genutzten Flächen im Außenbereich kann damit gleichzeitig entgegengewirkt werden.

Hinsichtlich der aktuellen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung besteht für den Bereich des Planvorhabens insbesondere ein Anpassungserfordernis bezüglich des für den zentralen Bereich ausgewiesenen Gewerbegebiets. Dieser Gebietstyp steht dem künftigen Nutzungskonzept insofern entgegen, als dass derzeit in diesem Teilbereich eine allgemeine planungsrechtliche Zulässigkeit von Wohnnutzungen nicht gegeben ist. Daher ist vorgesehen, dort ein Mischgebiet festzusetzen. Für die weitere Nutzungsgliederung im Plangebiet soll der nördlich angrenzende Teilbereich auch zur Sicherung der bestehenden Nutzungen wie bisher als Gewerbegebiet festgesetzt werden. Im südlichen Teilbereich ist im Übergang zur vorhandenen Wohnbebauung entlang der Straßen „Am Dreieck“ und der Nordstraße die Beibehaltung der Mischgebietsfestsetzung vorgesehen.

Die Haupteerschließung soll im Wesentlichen beibehalten werden. Das Plangebiet ist aktuell über die im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung festgesetzten Straßenverkehrsflächen im Westen an die Poststraße angebunden. Im Osten erfolgen zwei weitere Anbindungen an das Erschließungsnetz zum Kurierweg hin. Mit der Beibehaltung dieser Anschlüsse, soll eine Einbindung in die bisherigen Strukturen gewährleistet bleiben. Da auch in Abhängigkeit vom weiteren Planverfahren das konkrete Erschließungs- und Nutzungskonzept noch nicht festgelegt werden kann, sind insbesondere in Bezug auf die interne Erschließung noch Anpassungen bzw. Veränderungen möglich.

Um grundsätzlich eine Nachnutzung des Gebiets voranzubringen, hat der Flächeneigentümer in den letzten Monaten das Gelände unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden hergerichtet. Derzeit ist vorgesehen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung (Fachdienst 7.1) auf der Grundlage der bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 63 - 2. Änderung einen Teil der im Süden festgesetzten Haupteerschließung bereits herzustellen. Eine entsprechende Drucksache (Nr. 16/784) für einen städtebaulichen Vertrag wird im Bau- und Betriebsausschuss am 21.06.2018 beraten.

Für die spätere Umsetzung des Bebauungsplanes werden Flächen eines ehemaligen Gewerbe- und Industriegrundstücks in Anspruch genommen. Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Umsetzung der Planung Schutzgüter betroffen sein können. Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt werden im nachfolgenden Planverfahren eingehend untersucht.

Als nächster Verfahrensschritt wird die Bürgeranhörung durchzuführen sein, in der die Bürger über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die Auswirkungen der Planung unterrichtet werden und Ihnen Gelegenheit zur Erörterung gegeben wird.

Haarmann

Anlage(n):

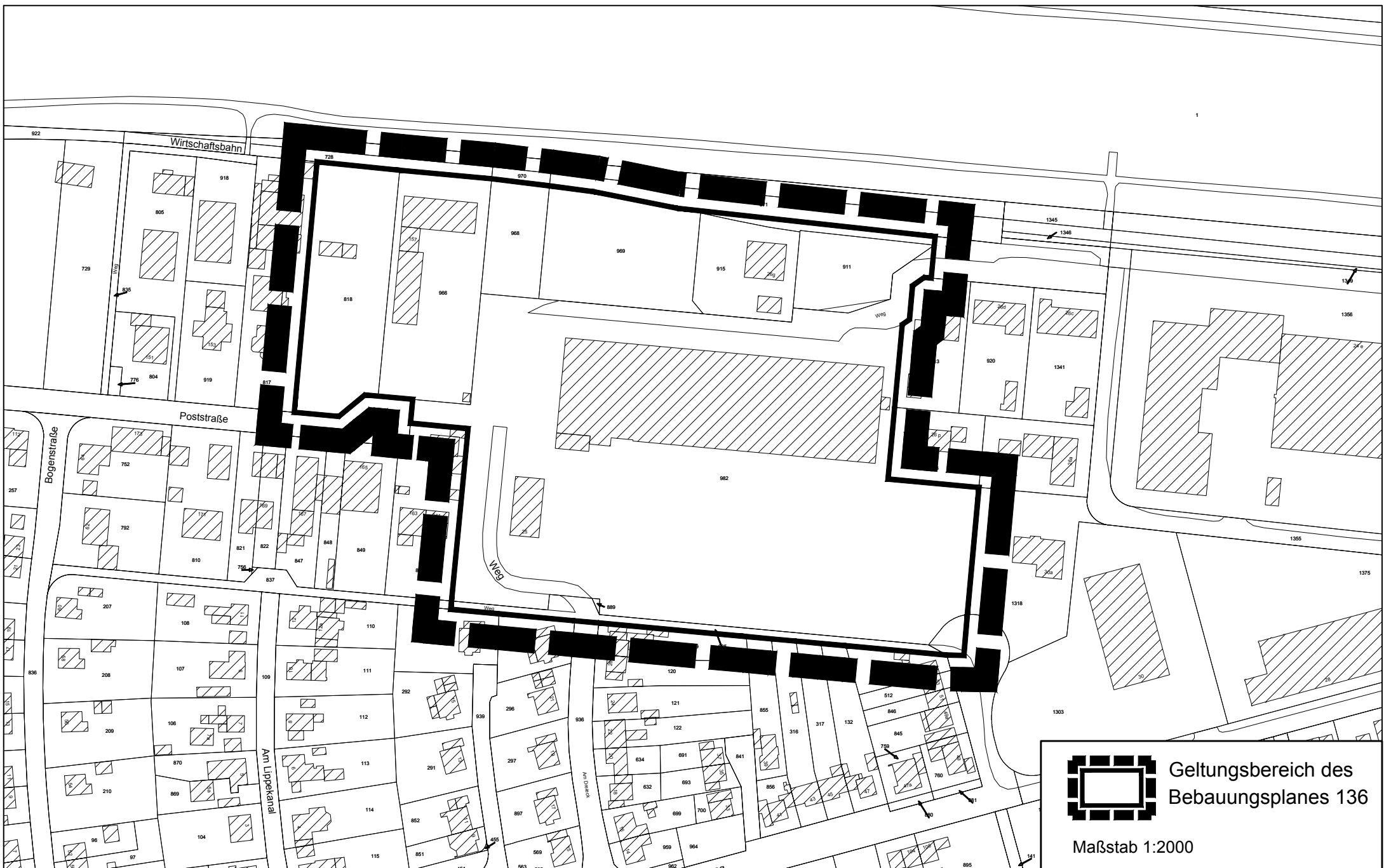
- (1) PDF-Anlage 1 Geltungsbereich BP Nr 136
- (2) PDF Anlage 2 Geltungsbereich mit BP Nr. 63-2


Sichtvermerk des Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Dezernenten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



 Geltungsbereich des
Bebauungsplanes 136

Maßstab 1:2000



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 01.06.2018

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Gebäudemanagement

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	beschließend

Radstation am Bahnhof in Voerde-Friedrichsfeld

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Betriebsausschuss beschließt, dass die Radstation am Bahnhof in Voerde-Friedrichsfeld zunächst als offener Fahrradunterstand den Bürgerinnen und Bürgern entgeltfrei und ohne Vermietungsaufwand zur Verfügung gestellt wird.

Die Verwaltung wird außerdem ermächtigt, weiterhin mit Interessenten über eine externe Betreiberdienstleistung zu den in der öffentlichen Mitteilung vom 19.04.2018 genannten Rahmenbedingungen zu verhandeln und eine vertragliche Regelung abzuschließen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Sachdarstellung:

Die Verwaltung wurde in der Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses am 08.03.2018 beauftragt, auf der städtischen Internetseite und über die lokale Presse mögliche Betreiber zur Abgabe eines Angebotes für den Betrieb der Radstation aufzufordern.

Nachstehende Mitteilung wurde am 19.04.2018 veröffentlicht:

„Die Stadt Voerde beabsichtigt, die Zugangskontrolle der Radstation in Friedrichsfeld wieder in Betrieb zu nehmen. Allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern soll erneut eine zugangsgesteuerte Zutrittsmöglichkeit „24 Stunden / 7 Tage“ zu der Radstation am Bahnhof in Voerde-Friedrichsfeld für die gesicherte Unterstellung von Fahrrädern ermöglicht werden. Hierfür wird ein externer Betreiber gesucht.

Die Zugangskontrolle soll über ein kontrolliertes Zugangssystem, d. h. entweder über eine ID-Karte, über das VRR-Ticket oder über einen PIN-Code mit Onlineregistrierung erfolgen. Dem Interessenten steht es frei, auch andere Varianten für eine Zugangskontrolle vorzuschlagen.

Weder für den Umbau noch für den Betrieb sollen der Stadt Voerde Kosten entstehen, dafür wird das Gebäude dem Betreiber pachtfrei für die Dauer des Pachtzeitraumes zur Verfügung gestellt.

Es wird dem Bewerber/der Bewerberin empfohlen, die Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Fördermitteln zu prüfen, da die Radstation den Bürgerinnen und Bürgern mit möglichst geringen Nutzungskosten zur Verfügung gestellt werden soll. Besichtigungen der Radabstellanlage sind jederzeit möglich.

Interessenten für das Betreiben einer zugangskontrollierten Radstation haben die Möglichkeit, ihr Angebot in einem verschlossenen Umschlag bis zum 18.05.2018, 10:00 Uhr an die Stadt Voerde, FD 7.3 Gebäudemanagement, z. H. Frau Kupilas/Frau Orzechowski, Rathausplatz 20, 46562 Voerde zu übersenden.“

Ergänzend zu dieser Pressemitteilung wurden die Inhaber der in Voerde ansässigen Fahrradgeschäfte und auch der frühere Betreiber telefonisch auf diese Ausschreibung hingewiesen. Die Bewerbungsfrist ist dennoch am 18.05.2018 abgelaufen, ohne dass eine Bewerbung eingegangen ist.

Es wird daher vorgeschlagen, die Radstation den Bürgerinnen und Bürgern auch zukünftig als offener Fahrradunterstand entgeltfrei und ohne Vermietungsaufwand zur Verfügung zu stellen.

Sollte die Verwaltung jedoch Kenntnis von einem neuen Interessenten bekommen, wird sie mit diesem Verhandlungen gem. den in der Pressemitteilung vom 19.04.2018 genannten Rahmenbedingungen zum Betrieb der Radstation aufnehmen, ggf. eine vertragliche Regelung abschließen und die Mitglieder des Bau- und Betriebsausschusses in der darauf folgenden Sitzungsperiode informieren.

Die Verwaltung empfiehlt aus den vorgenannten Gründen die Annahme des Beschlusses.

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.05.2018

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	13.06.2018	beschließend
Bau- und Betriebsausschuss	21.06.2018	zur Kenntnis

Prioritätensetzung zur Neu- und Umgestaltung der städtischen Spielflächen für das Jahr 2018 ff. gem. Empfehlung des Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ vom 30.05.2018

Beschlussvorschlag:

Der Jugendhilfeausschuss (JHA) beschließt auf Empfehlung des Arbeitskreises (AK) „Spielflächen und Kinderferientage“,

1. die für das Jahr 2018 noch zur Verfügung stehenden Mittel wie folgt zu verwenden:
 - Neuerrichtung der Spielfläche „Brombeerweg“ (rd. 33.000 €)
 - Weitere Beschilderungen städtischer Spielflächen (rd. 18.000 €)
 - Ersatzbeschaffung „Matschanlage“ Kita „Christian Morgenstern“ (rd. 16.000 €)
 - Ersatzbeschaffungen auf städtischen Spielflächen zum Erhalt des Spielwertes (rd. 32.000 €),
2. die Neu- und Umgestaltung der städtischen Spielflächen ab dem Jahr 2019 ff. gem. der als Anlage zur Drucksache beigefügten Prioritätensetzung vorzunehmen,
3. das Gesamtbudgets in Höhe von 100.000 € im Finanzplanungszeitraum in 2 Teilbudgets aufzuteilen:
 - a) für notwendige Ersatzbeschaffungen auf städtischen Bestandsflächen zum Erhalt des Spielwertes (60%) und
 - b) für die sukzessive Neu- und Umgestaltung der in der Prioritätenliste aufgeführten Spielflächen (40%),
4. zusätzliche Mittel zur Neu- und Umgestaltung von städtischen Spielflächen über das eingeplante Budget hinaus nur unter der Voraussetzung bereit zu stellen, wenn entsprechende Erlöse aus dem Verkauf von nicht mehr erforderlichen Spielflächen zur Gegenfinanzierung zur Verfügung stehen. Hierüber ist ein gesonderter Beschluss zu fassen.

Sachdarstellung:

Die Verwaltung wurde bekanntlich mit Beschluss des JHA vom 17.11.2014 beauftragt, zur Attraktivitätssteigerung der städtischen Spielflächen den aus dem Jahr 1992 bestehenden Spielflächenbedarfsplan fortzuschreiben. Hierzu hat der Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ (AK) zunächst eine Zeitplanung aufgestellt und auf dieser Grundlage in der Folgezeit in aufwendigen Verfahrensschritten unter qualitativen Gesichtspunkten bereits entsprechende Arbeitsergebnisse erzielt, die dem JHA zeitnah zur Kenntnis gegeben worden sind.

In einem weiteren Verfahrensschritt hat der Fachdienst 2.3-Jugend in enger Abstimmung mit dem Fachdienst 7.1-Tiefbau zwischenzeitlich unter Zugrundelegung der vom JHA am 07.03.2018 festgelegten Kriterien eine Prioritätenliste zur Neu- und Umgestaltung der städtischen Spielflächen zur Beratung vorgelegt.

Diese Prioritätenliste wurde in Form von 2 Varianten in der Sitzung des AK am 30.05.2018 umfassend erörtert.

Im Ergebnis dieser Beratung empfiehlt der AK dem JHA, die als Anlage zur Drucksache beigefügte Prioritätenliste zu beschließen. Für die sich daraus ergebenden ersten 10 Spielflächen wurde zudem unter Anwendung der festgelegten Qualitätskriterien eine vorläufige Kostenkalkulation erstellt.

Daneben bestand im AK Übereinstimmung, nicht nur die Prioritätenliste in den kommenden Jahren sukzessive abzarbeiten, sondern zum Erhalt bestimmter Mindeststandards unter Berücksichtigung der entsprechenden Qualitätskriterien auch dringend erforderliche Ersatzbeschaffungen auf den Spielflächen vorzunehmen, auf denen zur Wahrung der Verkehrssicherheit marode Spielgeräte abgebaut werden mussten bzw. müssen.

Des Weiteren hat sich der AK darauf verständigt, die noch vorhandenen Mittel im Jahr 2018 -wie unter Ziffer 1 des Beschlussvorschlages dargestellt- zu verwenden.

Um die vorhandenen Budgetmittel zukünftig zielgerichtet zu verwenden, empfiehlt der AK außerdem eine Mittelverwendung wie unter Ziffer 3 im Beschlussvorschlag dargestellt. Somit soll sichergestellt werden, dass neben der qualitativen Neugestaltung der Flächen gem. Prioritätenliste der Spielwert auf den anderen Bestandsflächen nicht noch weiter abnimmt.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, den Empfehlungen des AK zu folgen.

Haarmann

Anlage(n)

Anlage 1 zur DS 16/781 Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes

Prioritätenliste Spielflächen mit Gewichtung

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/778

Stadtteil	Teilbezirk	Spielfläche	Größe in qm	Rang gesamt	Kostenkalkulation
Heidesiedlung	Teil 3	Am Tannenbusch	neu einzurichten	1	
Voerde-Mitte	Teil 2	Seemannskath	3334	2	24.000,00 €
Voerde-Süd	Teil 1	Am Haus Voerde	neu einzurichten	3	120.000,00 €
Buschmannshof	Teil 2	Finkenweg	2520	4	8.880,00 €
Heidesiedlung	Teil 2	Südstraße	2415	5	18.000,00 €
Voerde-Mitte	Teil 1	Waymannskath	5860	6	12.000,00 €
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 1	Schmaler Weg	4865	7	10.000,00 €
Heidesiedlung	Teil 1	Birkenweg	1940	8	24.000,00 €
Voerde-Süd	Teil 2	Markgrafenweg	1015	9	9.600,00 €
Voerde-Friedrichsfeld	Teil 4	Stockumer Schule	neu einzurichten	10	57.600,00 €-66.000,00€
Rheindörfer	Teil 3	Krummackerweg	800	11	
Voerde Süd	Teil 3	Ersatz Königring-Nord	neu einzurichten oder bestehende Flächen attraktivieren	12	
Buschmannshof	Teil 1	Gärtnerstraße	498	13	
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 2	Bülowstraße	818	14	
Möllen	Teil 4	Marktplatz Möllen	800	15	
Rönskensiedlung		Im Rönkenfeld	791	16	
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 5	Rütterstraße	537	17	
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 3	An der Landwehr	1850	18	
Rheindörfer	Teil 1	Rheinpromenade	n.n. ggf. neu einzurichten aktuell 1222	19	
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 4	Heierfeld	990	20	
Spellen	Teil 1	Schoetersweg	790	21	
Spellen	Teil 2	Zimmermannsweg	1840	22	

Gesamtkosten für die ersten 10 Flächen 292.480,00 € (+Tannenbusch)